

VÄRLDSPREMIÄR

Vi var på plats i Saudiarabien

EXTREME E



BILSPORT

NR 4 2021

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 99 NOK

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING



**STORT
REPORTAGE:
Allt fler
hybrider**

Sébastien Ogier vann

REKORDJÄMNT!

Historiskt drama i ny WRC-runda



INDY LIGHTS

Linus Lundqvist



FOLKRACE

**Jonas
"Heavy"
Stentäpp**



RALLY SWEDEN TILL UMEÅ • THORE LAX • BESÖK HOS PPE



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!



Välkommen till Umeå. Med direktfärjor till Finland kan Rally Sweden i "Björkarnas Stad" förvänta sig gott om finska åskådare. Staden är dessutom en knutpunkt för E4:an och E12:an samt har centralt belägen flygplats.

Umeå välkomnar VM-rallyt



FOTO: PETER STEGGO/UMEÅ KOMMUN

Förutsättningarna att även på lång sikt få behålla VM-rallyt i Sverige ökade markant när det stod klart att värdskapet för arrangemanget flyttar till Umeå.

Sedan 1973, då VM i rally instiftades, har Rally Sweden varit en av kalenderens mest återkommande tävlingar. Evenemanget har genomförts 44 gånger med VM-värdighet i Sverige. Bara Italien, Finland, Storbritannien och Frankrike har levererat fler VM-rallyn.

Vid samtliga tillfällen i Sverige är det Värmland som har varit bas.

Rally Sweden har med all rätt alltid ansetts som mycket välarrangerat. Men det unika med evenemanget, som har gjort att tävlingen gång på gång fått nytt förtroende, är så klart att det alltid varit VM-säsongens enda riktiga vinterrally. Och det är just det som nu tvingat arrangören att leta ny skådeplats.

PÅ SENARE ÅR har arrangören alltför ofta haft ont i magen veckorna före tävling på grund av mildväder vilket medfört brist på tjäle i marken samt snö och is.

Trots att allt fler sträckor förlagts längre norrut, och framför allt i högre terräng, har tävlingsledningen gång på gång tvingats stryka sträckor som inte skulle hålla för framfarten med fulldubbade tävlingsdäck.

Nådistöten var 2020 års upplaga som kortades till bara nio specialsträckor och där en stor del av tävlingen avgjordes på grus och lera.

Givetvis reagerade internationella bilsportförbundet och VM-promotorn som redan under tävlingshelgen hade ett möte med tävlingsledningen och krävde att arrangemanget skulle "snösäkras".

Med rallyts vd, Glenn Olsson, i spetsen, inleddes ett intensivt arbete i sökandet efter möjligheter att flytta tävlingen.

Efter moget övervägande stod tre orter på agendan och när alla pusselbitar övervägts och passats in föll valet på Umeå.

JAG HAR TOTAL FÖRSTÅELSE för att många, inte minst värmlänningar, känner sorg. Samtidigt upplever många norrlänningar glädje över att få Sveriges största årligen återkommande sportevenemang närmare sig.

Föreningslivet, näringslivet och fansen i Värmland har gjort enorma insatser under alla år och jag har ingen som helst anledning att tro att inte samma uppslutning och engagemang kan skapas i och omkring Umeå.

Rally Sweden är inte "bara" en VM-tävling under tre dagar. Det är ett gigantiskt evenemang som betyder kraftiga inkomster för det lokala näringslivet och turismen. Inte minst besöksnäringen där hotell, vandrarhem, matställen och butiker drar en rejäl vinstlott.

Sist men inte minst. Ett arrangemang av den här digniteten ger enorm publicitet och goodwill som skapar stora positiva effekter för hela den svenska bilsportens breddverksamhet. Därför måste VM-rallyt stanna kvar i Sverige.

Go for it Umeå!

Mikael Johansson
Redaktör



INNEHÅLL

- | | | |
|---|---|---|
| 4 PARC FERMÉ
V8:orna tar för sig på banorna. | 24 KARTING
Bröderna Jonsson, VÖMK. | 44 SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
Nyheter, officiella meddelanden och kalender. |
| 6 RALLY
Rekordjämna WRC-fight i Kroatien. | 28 TILLBAKABLICK
Nostalgi, minnen och arkiv. | 48 EXTREME E
Världspremiär i Saudiarabien. |
| 8 TEKNIK
Bilsportens hybrid-era breder ut sig. | 30 RALLY
Thore Lax, tävlingsledare och domare. | 52 RALLY
Rally Sweden flyttar till Umeå. |
| 16 RACING
Linus Lundqvist, Indy Lights. | 34 RALLY
PP Engineering AB i Gävle. | 57 KRÖNIKA
Thomas Lindbergs äventyr. |
| 20 FOLKRACE
Jonas "Heavy" Stentäpp. | 38 NOTISER
Nyheter och krönika. | |

NÄSTA NUMMER UTE 8 JULI Som prenumerant får du tidningen tidigare

BILSPORT
Rally&Racing
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

GRUNDAD 2002

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Julia Brzezinska, Kurt Eliasson,
Micke Fransson, Gunnar Ljungstedt,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDDELNING

Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDDELNING

Marknadsansvarig

Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Eva Holmberg, 0455-33 53 43

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Sébastien Ogier/Julien Ingrassia, Toyota Yaris WRC,
Croatia Rally 2021.

FOTO: MCKLEIN

Cristina Gutiérrez och Sébastien Loeb delade bil vid
världspremiären för Extreme E i Saudiarabien.

FOTO: SAM BLOXHAM/EXTREME E

Jonas "Heavy" Stentäpp, allkonstrnär inom
företagsporten folkkrace.

FOTO: GUNNAR LJUNGSTEDT

Linus Lundqvist, Indy Lights på Barber
Motorsports Park i Alabama.

FOTO: MATTIAS PERSSON/MOTORSPORT PUBLICATION

Parc fermé

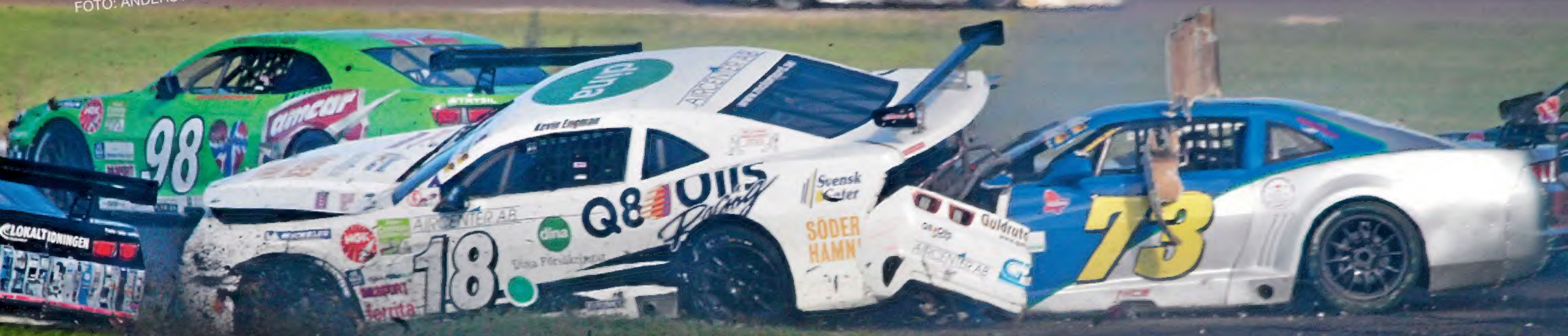


Picko Troberg håller pokalen strategiskt under Reine Wisells skumpa. Uffe Granberg tycker att det räcker.
FOTO: ANDERS ALBINSSON

Förmodligen har ingen annan svensk racingklass mullrat så till den milda grad och lagt så mycket gummi, plast och andra detaljer på banorna, som Camaro Cup/V8 Thunder Cars.
FOTO: ANDERS ALBINSSON



Hawaiian Tropic-sponsrade Hasse Pulls doftade himla gott och var helt oemotståndlig. Eva "Styrnäckan" Kjellkvist gjorde allvar av "Puss & Kram-temat" och gifte sig med karln. FOTO: BILSPORTS ARKIV



Från Super Star till V8 Thunder Cars

Svensk racings kanske mest underhållande klass såg dagens ljus 1975 och kallades "Woodhead Super Star Cup". Året därpå "Puss & Kram Super Star Cup".

Säsongerna 1982-1987 vilade klassen för att sedan kvicka till och fortsätta roa publik och förare som både Camaro Cup och numer V8 Thunder Cars.

Årets säsongspremiär planeras till Ljungbyhed första helgen i juni.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Med god vilja går det att klämma in rätt många V8-racers på en och samma parkeringsruta.
FOTO: MICKE FRANSSON



FOTO: MATTIAS LARSSON

Enda anledningen till att den här bilden är med, är att det alltid, ja alltid, är intressant att titta in i hytten på en tävlingsbil.



FOTO: MICKE FRANSSON

Vill du inte bli omkörd? Ett gammalt välkänt trick i racingbranschen är att placera sin bil tvärs över banan. Ett annat sätt är att köra fortare än konkurrenterna ...



FOTO: MICKE FRANSSON

Dessa rallyåkare ... En gång i tiden gästspelade JVM-mästaren P-G Andersson i Camaro Cup. Som van grusåkare hittade han snabbt till ... gruset.



FOTO: V8 THUNDER CARS

Än en gång. Den som inte kör fortare än sina konkurrenter måste skicka tydliga signaler bakåt i fältet för att få behålla sin hett eftertraktade tätposition.

KAMPANJ

#513087

INDUKTIONSVÄRMARE I VÄSKA

En induktionsvärmare gör det möjligt att lossa fastrostade bult och mutterförband utan öppen låga. Induktionsvärmare använder sig av elektromagnetism för uppvärmning av järn och vissa icke-järnhaltiga metaller utan risk för öppen låga.

4.995 KR

~~5.900 KR~~



28.995 KR

~~31.255 KR~~

#511960

DÄCKMONTERINGSMASKIN

Försedd med 3 st hjälparmar för att klara breda lågprofildäck. Maskinen har många fördelar som: pneumatiskt styrd tiltbar pelare, kraftigt stativ och pelare, samtidig låsning av horisontal och vertikal arm, pedaler i gjutet stål samt inbyggd chockluft.



19.750 KR

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



1.695 KR

#513923

POLERSATS I VÄSKA, RÖTERANDE

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.



3.898 KR

#519763

ROBUST ARBETSBÄNK 2000MM

Robust arbetsbänk med lådsats och avlastningshylla. Arbetsbänk i stabil stålkonstruktion med plåtbeklädd plyfaskiva. Storlek bänkskiva 2000x650 mm.



3.395 KR

~~4.505 KR~~

#513856

KOMPRESSORPAKET 3 HK MED MUTTERDRAGARE

Paket med det du behöver för att byta hjul själv! Paketet innehåller en 3 hk kompressor med 50 literstank, 10 m tryckluftsslang, 1/2" mutterdragare med 10 st hylsor plus förlängare samt en luftpåfyllare. Kompletterar du med en domkraft är du helt oberoende av fullbokade däckfirmor, vänner eller grannen när det är dags för däckbyte.



36.500 KR

#509665

VERKSTADINREDNING PROFI, SVART

En verkstadsinredning för er som behöver det lilla extra! Ett komplett inrednings-set i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hursar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop.



10.990 KR

#86801

KAROSSNURRA

Perfekt karossnurra för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara gummihjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross i.



4.995 KR

#512788

MEKANISKA HJULDOLLYS 4 ST

Set med 4 st mekaniska hjuldollys som man sätter framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhjulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Aluminiumrullar som behåller formen och roterar mot däck. Med mekanisk spärr.



2.995 KR

~~3.380 KR~~

#502989

DOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG

Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar. Stabil konstruktion av stål. 2 st svängbara bakhjul. Domkraften är även utrustad med fotpedal.



1.199 KR

~~1.449 KR~~

#509657

OZONGENERATOR 10 MG/H

En ozongenerator är en luftrengörare och doftsanerare som effektivt minskar oönskade odörer i bilar, fritidsbåtar, husbilar, husvagnar, hotellrum med mera. annars inte när, som luftkanaler till AC'n och andra små spalter mellan stolar, konsol, paneler, dörrsidor, trim och textilier.



16.900 KR

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelaryft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se

Verktygsboden

KUNDTJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Vi reserverar oss för prioriteringar, slutförskning och feltryck.

Det här är Kroatien

● **KROATIEN** utropade sin självständighet från Jugoslavien den 25 juni 1991, något som erkändes av EG (före detta EU) i januari 1992.

Det är en republik som i väster gränsar till Adriatiska havet vilket gör Italien till maritim granne. Slovenien gränsar i norr och Montenegro i söder.

Kroatiens totala yta är 56.594 kvadratkilometer, lite större än Danmark och lite mindre än Irland.

Tidszon är samma som Sverige och i Kroatien betalar man med kroatisk kuna. Huvudstaden heter Zagreb och där bor cirka 800.000 av landets totalt cirka 4,2 miljoner invånare.



Sébastien Ogier och co-drivern Julien Ingrassia visade mästar-takter på de svårkörda vägarna i Kroatien. Olika typer av asfalt samt många gånger med mängder av grus efter föregående bilar som genat gjorde tävlingen riktigt utmanande.

FOTO: MCKLEIN

Historiskt jämn VM-fight

Årets tredje VM-deltävling i rally innebar ny mark för alla startande. Kroatien gjorde nämligen debut som VM-arrangör och bjöd på krävande, tekniska specialsträckor på flera olika typer av asfalt.

Svenskarna hade ingen större medgång den här helgen. Däremot kunde fansen njuta av en av VM-historiens mest nervdallrande strider om slutsegrern.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Efter fredagens inledande åtta sträckor var belgarna Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe i ledning. På lördagens första sträcka gick sjufaldiga franska världsmästar-duon, Sébastien Ogier/Julien Ingrassia (bilden), upp i ledning. Där stannade de kvar. Men när två sträckor återstod av tävlingen klättrade Ogiers teamkamrater i Toyota, Elfyn Evans/Scott Martin, upp i ledning.

Måhända var Ogier något ofokuserad eftersom han råkade

ut för en mindre krock på transportsträckan ut till finaldagens första sträcka.

NÄR SISTA och avgörande Power Stage återstod var Evans i ledning med knappt fyra sekunder till godo på Ogier och med Neuville ytterligare fyra sekunder bakom.

Sista sträckan var 14 kilometer lång och de tre kombattanterna stod upp och körde. Ogier körde prickfritt medan Evans missade

den perfekta linjen i någon enstaka kurva.

Det skapade en av de mest nervdallrande upplösningarna någonsin i VM-sammanhang.

När resultatlistan var klar visade det sig att Ogier vunnit tävlingen med 0,6 sekunder tillgodo på Evans samtidigt som Neuville bara var 8,1 sekunder efter på tredje plats.

Mindre marginal till andra plats i ett VM-rally har vi inte skådat sedan Nya Zeeland 2007

(0,3 sekunder) och Jordanien 2011 (0,2 sekunder).

Och det är bara två gånger någonsin som en tredjeplacerad förare varit så nära vinnaren i ett VM-rally. Argentina 2011 (7,3 sekunder) och Sardinien 2020 (6,1 sekunder).

Inför Portugals VM-rally tredje veckan i maj leder Ogier VM-tabellen med åtta poäng över Neuville. Bara två pinnar bakom honom återfinns Evans på tredje plats.

Jon Armstrong bäst av juniorerna

● **VM-RUNDAN** i Kroatien var årets första uppgörelse i Junior-VM där inga svenskar deltar i år.

Klassen toppades länge av **Martin Koci** från Slovakien. Men en punktering förstörde hans tävling. Samtidigt körde 26-årige britten **Jon Armstrong** och hans co-driver **Phil Hall** strålande.

– Fantastiskt! Jag har inte kört mycket bil på sistone och att ta min första JVM-seger är en dröm som går i uppfyllelse, jublade Armstrong som direkt efteråt började fokusera på deltävlingen i Portugal en månad senare.

Flest sträcksegrar av juniorerna i Kroatien tog dock finländaren **Sami Pajari** som lotsades av **Marko Salminen**.

Rådström drog positiva lärdomar trots många problem

● **DENNIS RÅDSTRÖM** och hans co-driver **Johan Johansson** (bilden) gjorde sin första VM-start sedan Rally Sweden förra året. De var anmälda av slovenska IKSport Racing och tog sig an Kroatiens VM-runda i en tvåhjulsdreven Ford Fiesta Rally4. Syftet var att visa upp sig i VM-sammanhang och få viktiga tävlingsmil inför SM-säsongen som inte startar förrän i augusti.

På torsdagens shake down var svenskarna näst snabbast i klassen och duon såg fram emot att mäta sig mot deltagarna i Junior-VM som kör likadana bilar. Dock tävlade inte Dennis och Johan om JVM-poäng.

Trots hög målsättning lyckades inte duon så bra som de hade hoppats på. Fyra sträcksegrar i 2WD-klassen varvades med punkteringar, snurrningar och andra problem som kostade mycket tid.

– Det har varit för många misstag och lite för dåliga förberedelser inför den här helgen. Men vi lär oss hela tiden och tar med oss mycket positivt härifrån. Vi vill vara med i VM och det var superkul att köra tävlingen, summerade Dennis efter målgång.

Rådström/Johanssons huvudsakliga satsning i år kunde du läsa ett stort reportage om i Bilsport Rally&Racing 3/2021. Det handlar om SM-serien som startar i augusti och där de siktar mot ädla medaljer i högsta klassen, Trimmat 4WD, med en VW Polo R5.

FOTO: DAMIEN SAULNIER/RÅDSTRÖM MOTORSPORT





FOTO: MCKLEIN

Vinnare trots fel på bromsarna

● **NORSKA DUON** Mads Østberg och Torstein Eriksen, regerande WRC2-mästare, var tillbaka i VM-sammanhang när de startade i Kroatien med en Citroën C3 Rally2 (bilden).

Efter första dagen ledde de med åtta sekunder över **Nikolay Gryazin** som senare kraschade ut ur tävlingen.

Østberg behöll ledningen hela vägen till mål och vann WRC2-klassen samt blev nia totalt. Men det var inte utan problem. Norrmannen led av bromsfel och tvingades på slutet till mycket försiktig körning.

WRC2-debuten slutade med krasch

● **ÄNTLIGEN** var det dags för regerande juniorvärldsmästaren **Tom Kristensson** och hans årsnya co-driver **David Arhusiander** att tävla med bilen som Tom fick som pris för sin VM-titel i fjol.

Svenskarna var anmälda för M-Sport World Rally Team i WRC2-klassen. Veckan före genomförde de tester i Slovenien med italienska JME-teamet. Och på måndagen under tävlingsveckan körde de test med egna bilen i Kroatien. Då på regnblött underlag.

Inför tävlingen sa Tom:

– Majoriteten av sträckorna är extremt tekniska och intensiva. Många typer av asfalt med olika grepp. Största utmaningen är att det kommer upp grus och lera på asfalten, eftersom framförvarande bilar genar.

I VM-seriens toppklasser tillåts så kallade "gravel crew" som åker sträckorna före de tävlande och rapporterar om underlaget. Tom och David hade anlitat rutinerade **Mats Andersson** från Eslöv och unga co-driverlöftet **Maja Bengtsson** från Älmhult till det uppdraget.

– Vår strategi är att i första hand skaffa erfarenhet och lära känna bilen riktigt. Men visst, det är ju tävling, och då vill vi naturligtvis ta i vad vi kan, sa Tom före start.

Inledningsvis gick det riktigt bra för att vara allra första tävlingen i den här typen av bil. Svenskarna hade klart gångbara tider jämfört med sina avsevärt mer meriterade konkurrenter i klassen. Där toppade namn som **Mads Østberg**, **Andreas Mikkelsen** och **Teemu Suninen**.

På fredagens näst sista sträcka slog Tom och David i en sten som knäckte bilens kylare. Under kvällen lagade teamets tekniker bilen och duon startade om på lördagsmorgonen.

Men bara fem kilometer in på lördagens första sträcka kom de för fort in i en hårnålskurva, åkte av vägen och for nerför en brant med stenar och träd. Besättningen klarade sig dessbättre oskadda, men bilen var alltför sönderslagen och tävlingen var över.

– Helt mitt eget misstag. Jag är otroligt ledsen för det, kommenterade Kristensson som trots allt fick smeknamnet "Smiling Tom" eftersom han såg ut som ett solsken i ansiktet så fort en kamera visade sig.

På serviceplatsen tröstades Tom och David av M-Sport-basen, **Richard Mille-ner**. Han menade att svenskarna skulle vara glada över det lovande tempot de höll inledningsvis.



FOTO: TOM KRISTENSSON MOTORSPORT

"Smiling Tom" Kristensson och David Arhusiander kraschade förvisso i Kroatien, men ser redan med stor tillförsikt fram emot nästa tävling.

Kroatien-kortisar

● **25-ÅRIGE** fransmannen **Adrien Fourmaux** imponerade stort när han blev femma totalt i sin första VM-tävling i WRC-bil. Co-driver i bilen var belgaren **Renaud Jamoul**.

● **I RALLY MONZA** i höstas tog japanen **Takamoto Katsuta** sin första sträckseger i VM-sammanhang. Nu gjorde han och co-drivern **Daniel Barritt** om bravaden när de vann drygt 20 kilometer långa Stojdraga-sträckan båda gångerna den kördes (SS 10 och SS 14).

● **FINLÄNDSKA** duon **Kalle Rovander**/Jonne Halttunen kom till Kroatien i VM-ledning. Men de kraschade sin Toyota Yaris WRC brutalt redan på inledande sträckan, desto bättre utan personskador. Men VM-ledningen förbyttes i ett nafs till femte plats i tabellen.

Croatia Rally 2021

SAMMANFATTNING

Lokalt klockslag, specialsträckor, distans, sträckvinnare, tid och snittfart

FREDAG 23 APRIL

07.46, Start – Zagreb Fair

08.39, **SS 1** – Rude-Plesivica 1, 6,94 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 4.24,2, (94,56 km/h)

09.32, **SS 2** – Kostanjevac-Petrus Vrh 1, 23,76 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 12.58,6, (109,86 km/h)

10.35, **SS 3** – Jaskovo-Mali Modrus Potok 1, 10,10 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 5.32,3, (109,42 km/h)

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 5.32,3, (109,42 km/h)

11.38, **SS 4** – Pecurkovo Brdo-Mreznicki Novaki 1, 9,11 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 4.51,9, (112,35 km/h)

13.28, Service A – Zagreb Fair (40 minuter)

15.01, **SS 5** – Rude-Plesivica 2, 6,94 km

Ott Tänak, (EST), Hyundai i20 Coupé WRC, 4.30,4, (92,4 km/h)

15.54, **SS 6** – Kostanjevac-Petrus Vrh 2, 23,76 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 12.55,8, (110,26 km/h)

16.57, **SS 7** – Jaskovo-Mali Modrus Potok 2, 10,10 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 5.26,7, (111,29 km/h)

18.00, **SS 8** – Pecurkovo Brdo-Mreznicki Novaki 2, 9,11 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 4.49,8, (113,17 km/h)

19.50, Flexi-service B – Zagreb Fair (45 minuter)

Ettapp 1: 496,37 km varav 99,82 km SS

LÖRDAG 24 APRIL

07.16, Service C – Zagreb Fair (15 minuter)

08.29, **SS 9** – Mali Lipovec-Grdanjci 1, 20,30 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 12.26,1, (97,95 km/h)

09.17, **SS 10** – Stojdraga-Gornja Vas 1, 20,77 km

Takamoto Katsuta, (JPN), Toyota Yaris WRC, 12.36,9, (98,79 km/h)

10.10, **SS 11** – Krasic-Vrskovac 1, 11,11 km

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 5.36,8, (118,75 km/h)

11.08, **SS 12** – Vinski Vrh-Duga Resa 1, 8,78 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 4.37,6, (113,86 km/h)

12.51, Service D – Zagreb Fair (40 minuter)

14.29, **SS 13** – Mali Lipovec-Grdanjci 2, 20,30 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 12.31,9, (97,19 km/h)

15.17, **SS 14** – Stojdraga-Gornja Vas 2, 20,77 km

Takamoto Katsuta, (JPN), Toyota Yaris WRC, 12.36,1, (98,89 km/h)

16.10, **SS 15** – Krasic-Vrskovac 2, 11,11 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 5.32,1, (120,43 km/h)

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 5.32,1, (120,43 km/h)

17.08, **SS 16** – Vinski Vrh-Duga Resa 2, 8,78 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 4.36,6, (114,27 km/h)

18.28, Flexi-service E – Zagreb Fair (45 minuter)

Ettapp 3: 458,37 km varav 121,92 km SS

SÖNDAG 25 APRIL

06.32, Service F – Zagreb Fair (15 minuter)

07.20, **SS 17** – Bliznec-Pila 1, 25,20 km

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 14.04,5, (107,42 km/h)

08.38, **SS 18** – Zagorska Sela-Kumrovec 1, 14,09 km

Elfyn Evans, (GBR), Toyota Yaris WRC, 8.18,4, (101,77 km/h)

10.11, **SS 19** – Bliznec-Pila 2, 25,20 km

Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, 13.59,0, (108,13 km/h)

13.18, **SS 20** – Zagorska Sela-Kumrovec 2 (PS), 14,09 km

Sébastien Ogier, (FRA), Toyota Yaris WRC, 8.14,0, (102,68 km/h)

15.30, Podium – Zagreb

Ettapp 4: 325,13 km varav 78,58 km SS

TOTALT: 1.279,87 km varav 300,32 km SS

TOTALRESULTAT

(65 startade varav 55 kom i mål)

1) Sébastien Ogier/Julien Ingrassia, (FRA/FRA), Toyota Yaris WRC, 2:51.22,9

2) Elfyn Evans/Scott Martin, (GBR/GBR), Toyota Yaris WRC, +0:00.00,6

3) Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe, (BEL/BEL), Hyundai i20 Coupé WRC, +0:00.08,1

4) Ott Tänak/Martin Järveoja, (EST/EST), Hyundai i20 Coupé WRC, +0:01.25,1

5) Adrien Fourmaux/Renaud Jamoul, (FRA/BEL), Ford Fiesta WRC, +0:03.09,7

6) Takamoto Katsuta/Daniel Barritt, (JPN/GBR), Toyota Yaris WRC, +0:03.31,8

7) Gus Greensmith/Chris Patterson, (GBR/IRL), Ford Fiesta WRC, +0:03.58,8

8) Craig Breen/Paul Nagle, (IRL/IRL), Hyundai i20 Coupé WRC, +0:04.28,2

9) Mads Østberg/Torstein Eriksen, (NOR/NOR), Citroën C3 Rally2, +0:10.00,8

10) Teemu Suninen/Mikko Markkula, (FIN/FIN), Ford Fiesta Rally2, +0:10.29,3

Nu ökar spän

Bilfabrikanterna jobbar intensivt med att skapa bilar med så låga utsläppsnivåer som möjligt och i linje med detta är den internationella motorsporten högst delaktig.

I några mästerskap används el redan helt eller delvis. Desto fler hakar på. Därmed kan vi påstå att spänningen ökar inom bilsporten där ingenjörerna utvecklar och testar framtidens vardagsteknik i tuffast tänkbara förhållanden.

En viktig nyhet är att alla tre toppteam i rally-VM har signerat treårsavtal att delta med hybridbilar i VM:s huvudklass 2022-2024.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

När internationella bilsportförbundet, FIA, inför hybridteknik i WRC från och med 2022 innebär det den största tekniska regelförändringen i rally-VM sedan Grupp B ersattes av Grupp A inför säsongen 1987. Och den här nyheten har tagits emot väl.

Alla tre nuvarande märkesteam i World Rally Championship (Hyundai, Toyota och Ford) har signerat ett treårsavtal att delta i rally-VM 2022-2024.

Den stora förändringen, att införa hybridteknik, gäller toppklassen i VM, även kallad Rally1.

– Detta är framtiden för WRC, kommenterar FIA:s rally director Yves Matton, tidigare bland annat stallchef för Citroën i rally-VM.

Alla tre team är i full färd med att utveckla bilar inför nästa år.

Enkelt förklarar ska hybrid-systemet bestå av en elmotor som kompletterar bilens förbränningsmotor. Elmotorn producerar 100 kW (cirka 130 hk) och monteras ihop med den nuvarande turboladdade 1,6-litersmotorn.

PRIMÄRT ska eldriften användas när tävlingsbilarna körs på serviceplatser, genom byar, städer och känsliga områden på transportsträckorna. Det kan också bli aktuellt att förarna får använda de cirka 130 hästkrafterna som extra boost på vissa specialsträckor.

– Vi tittar på det, men måste vara mycket försiktiga med var och hur vi kan tillåta att använda extra effekt, har Matton sagt.

De tre märkesteamen och internationella bilsportförbundet delar på utvecklingskostnaderna som i sig inte behöver bli extrema, eftersom tekniken redan finns "på hyllan" och används i många bilar i vardagstrafik.

Den enhetliga elektriska drivlinan levereras av tyska företaget Compact Dynamics som har kontrakterat österrikiska Kreisel Electric som leverantör av batterisystemet. Första kraschtesterna för säkerhetscellerna genomfördes med godkänt resultat.

SOM EN FÖRLÄNGNING av detta nydesignas även säkerhetsstrukturen i bilarna för att ge bästa möjliga skydd åt besättningen.

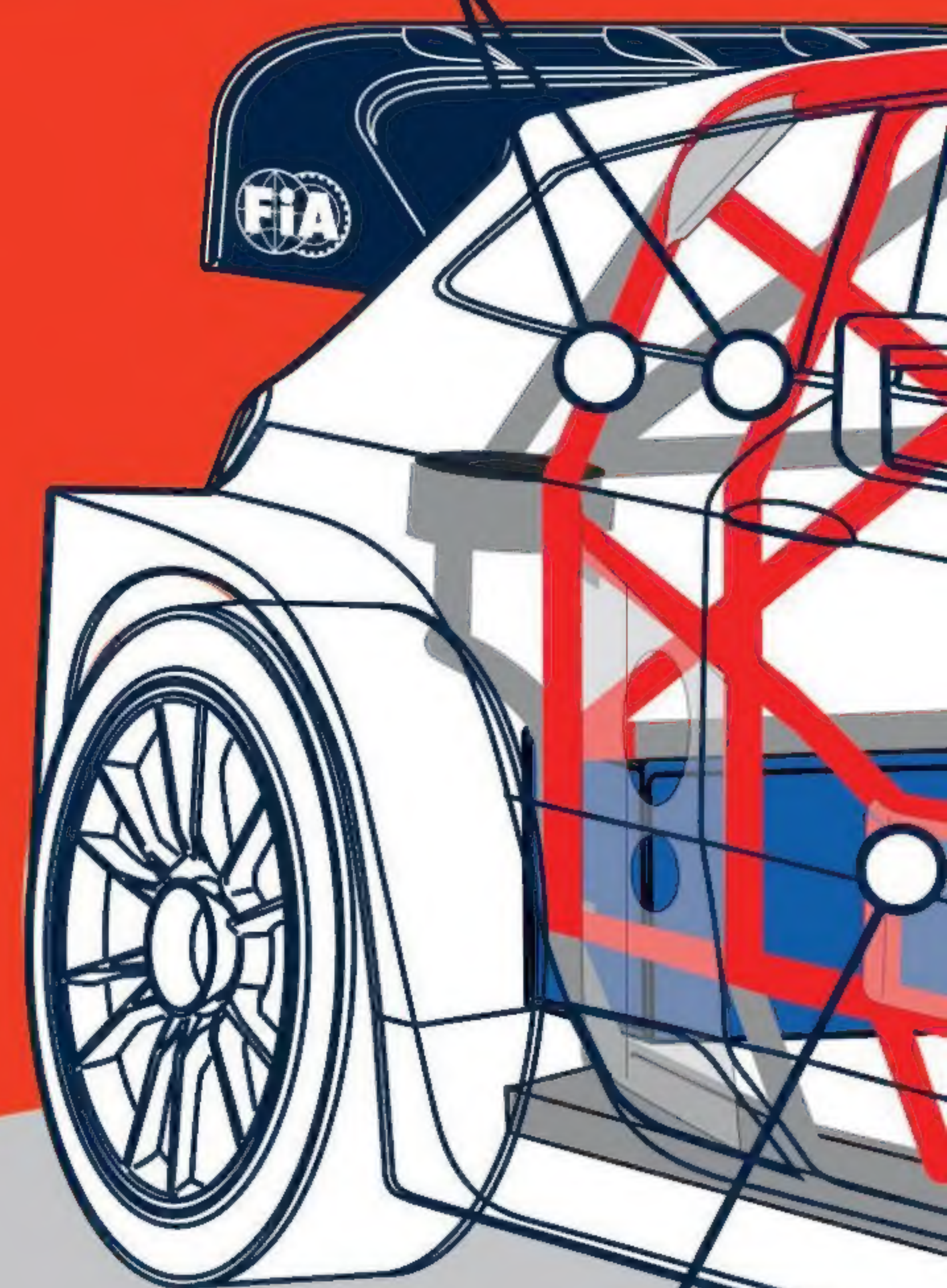
Att för första gången någonsin ha tre märkesteam som förbundit sig att delta i WRC tre år framåt skapar arbetsro för såväl FIA som WRC-promotorn och arrangörerna. Det ger även möjlighet till kostnadseffektiv utveckling för alla inblandade, något som är extra viktigt i dessa tider.

FIA tar just nu emot offerter och förslag på lösningar till hållbara bränslen som ska användas av tävlingsbilarna i alla mästerskapsklasser samt laddstationer och hållbar elförsörjning till serviceplatserna.

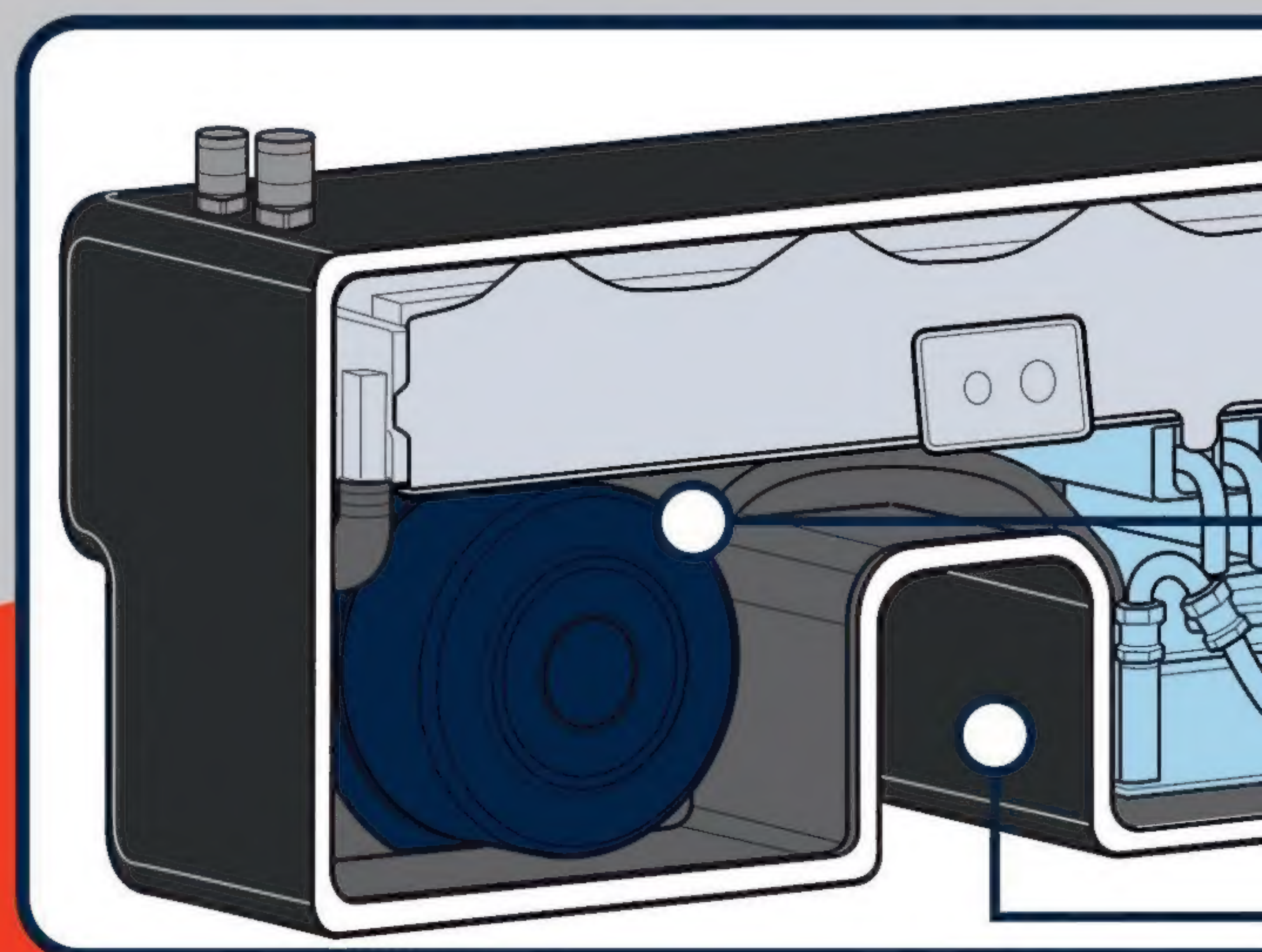
Eldrift har brett ut sig stor-skaligt inom internationell motorsport, något som översikten på dessa sidor visar.

Utvecklingen går fort och framtiden blir spännande. Kommer eldriften ta över helt? ●

DOUBLE HOOP Increased roll resistance



STRENGTHENED DOOR BARS Better side impact protection



"Alla tre nuvarande märkesteam i WRC har signerat ett treårsavtal att delta i rally-VM 2022-2024."

nningen

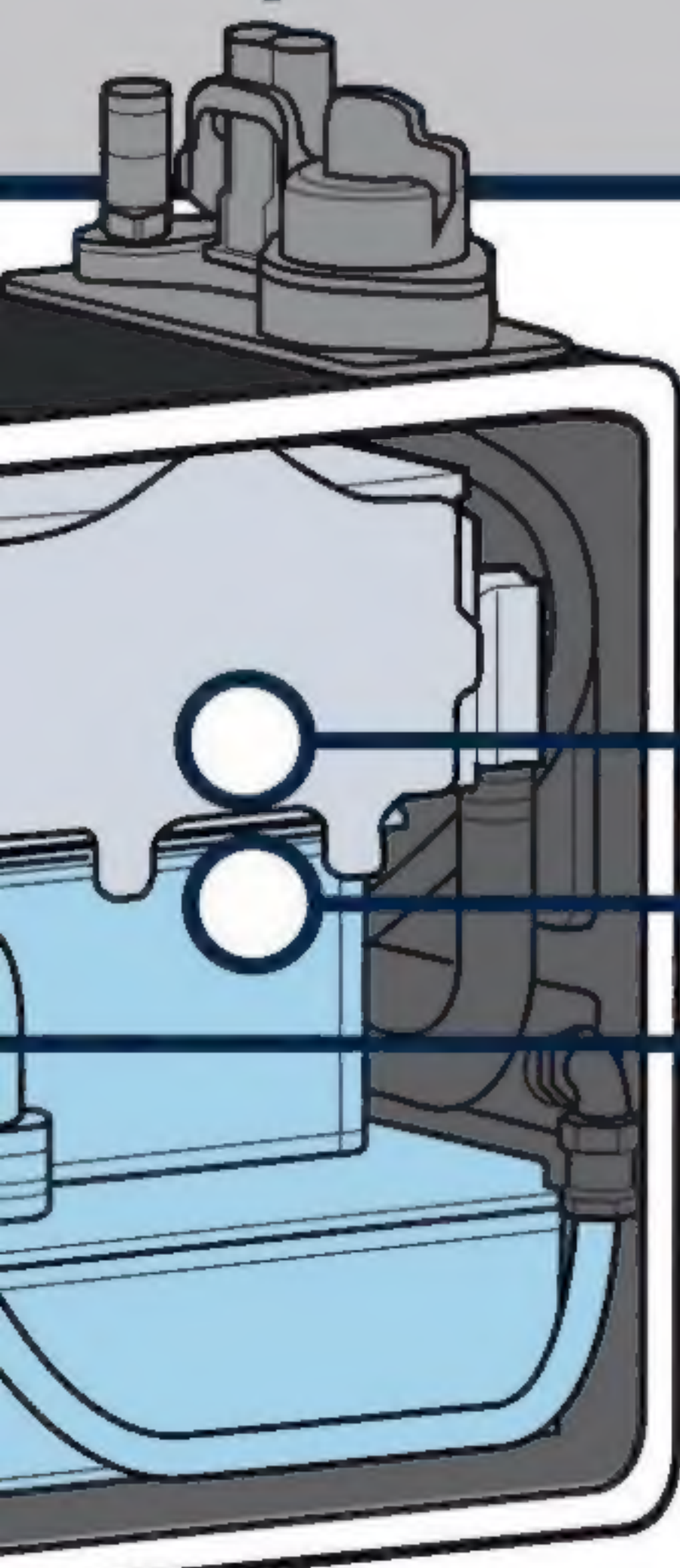
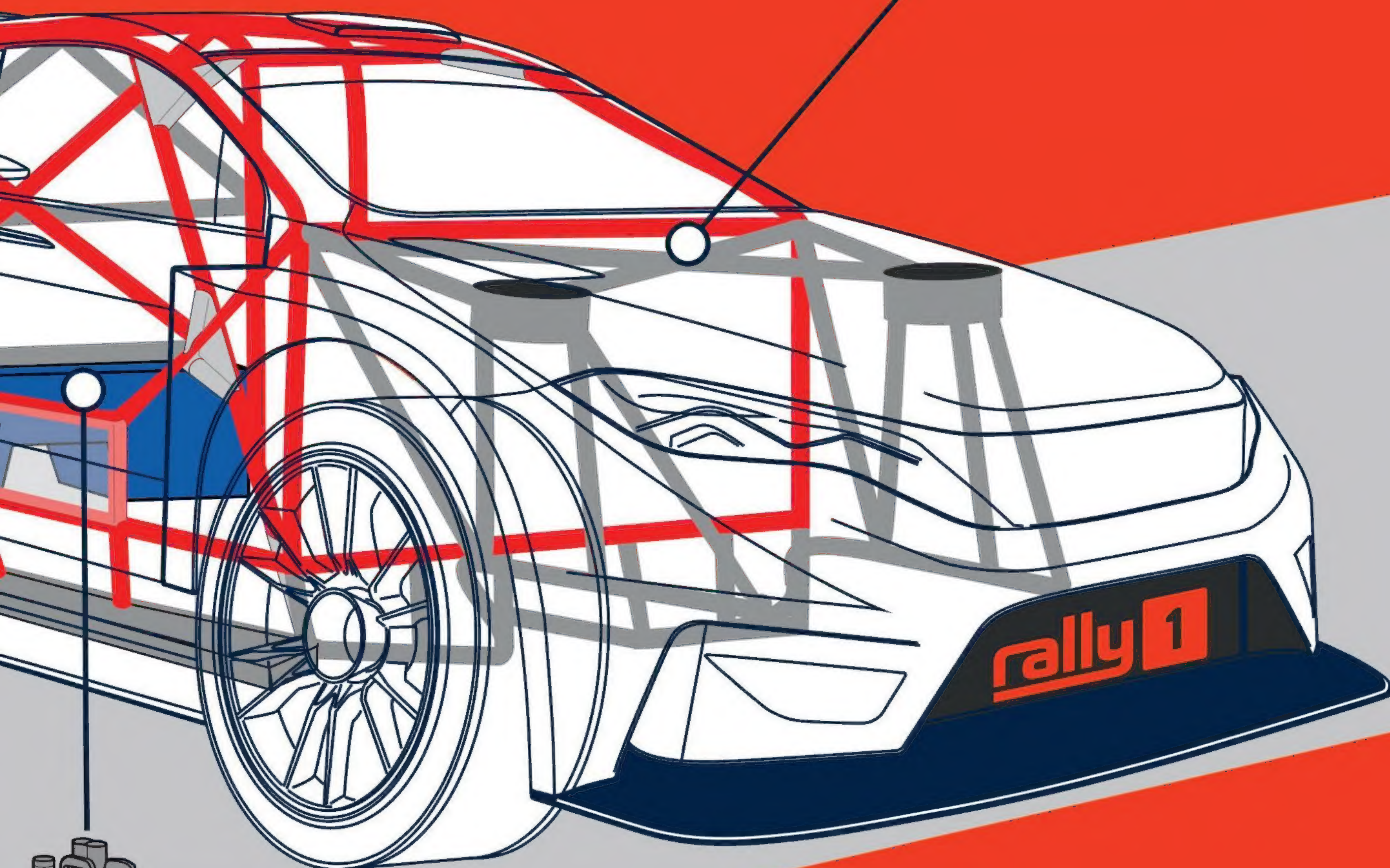


Yves Matton.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

ILLUSTRATION: FIA WRC

SAFETY CELL



HYBRID UNIT

3.9 kWh battery

Inverter / Battery Management System

650V MGU (100 kW / 180 Nm)

Sealed carbon fibre housing

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP



Hyundai Veloster N ETCR är startklar inför världspremiären av helt eldriven standardvagnsracing.



FOTO: HYUNDAI MOTORSPORT

Karismatiska teamchefen Andrea Adamo ser en ära i att vara med och utveckla morgondagens privatbilar genom motorsport.

Hyundai

• **KOREANSKA HYUNDAI** välkomnar hybridreglementet som träder i kraft nästa år i WRC:s toppskikt. De bygger en bil som, liksom senaste åren, är baserad på i20 N-modellen i syfte att stärka företagets länk mellan motorsport och produktionsteknik för vardagstrafik.

De två senaste årens VM-vinnare för tillverkare gör just nu sin åttonde raka säsong i WRC.

– Genom rally och racing kan vi påverka och vägleda utvecklingen av morgondagens privatbilar från Hyundai.

Detta är en ära och en roll som vi tar seriöst och vi välkomnar den nya utmaningen, kommenterar företagets motorsportchef, **Andrea Adamo**.

Förutom rally kommer Hyundai även att tävla i den första upplagan av helt eldrivna standardvagnsmästerskapet Pure ETCR som startar senare i år. Detta med Veloster N ETCR, den första eldrivna racerbilen som utvecklats av företaget.

Bilen är bakhjulsdriven och har två elektriska motorer per bakhjul. Systemets maxeffekt är 500 kW, motsvarande

680 hästkrafter. Förutom racerbilen har Hyundai utvecklat en vätgasdriven generator som kommer att användas som elektrisk laddningskälla under racingtävlingar.

Pure ETCR-formatet kommer påminna om rallycross, där fältet delas in i grupper som lottas fram. Därefter följer ett antal korta elimineringsheat om vardera tre-fyra varv som leder fram till C-, B- och A-final. På det här sättet blir det maximal racing utan att teamen behöver tänka på energisparande taktik.

För att understryka allvaret med att

minska utsläppen av fossila bränslen tar arrangören med en vätgasgenerator till varje race. Dessutom kommer alla långa transporter av bilar och material att ske med sjöfart i stället för flyg.

Pure ETCR-kalendern 2021

18-20 juni, Vallelunga, (ITA)

9-11 juli, Motorland Aragón, (ESP)

6-8 aug, Köpenhamn, (DEN)

21-22 aug, Hungaroring, (HUN)

15-17 okt, Inje, (KOR)

Rallycross-VM

• **NÄSTA ÅR** gör hybridtekniken entré även i rallycross-VM där österrikiska Kreisel Electric kommer att leverera elkomponenterna.

Eldrivna SuperCars döps till RX1e och de fyrhjulsdrevna bilarna får en 250 kW-motor över varje axel. Sammanlagd effekt blir 500 kW (680 hk). Bilarna kommer vara kapabla att accelerera från 0-100 km/h på strax under två sekunder.

Kittet kan monteras på befintliga SuperCars eller byggas in i helt nya chassin. Priset för ett kit är satt till 300.000 euro och utöver det kostar det 100.000 euro för fyra års teknisk support. Mycket pengar, men beskrivs som en lägre kostnad än för nuvarande motorer i SuperCar-klassen.

Batteripaket väger 300 kilo.

Covid-19-pandemin gjorde att FIA flyttade fram hybridsatsningen på rallycross-VM från 2021 till säsongen 2022. Men redan i år kommer ändå ett mästerskap för elbilar att köras jämte SuperCar i rallycross-VM.

RX2e har utvecklats i samarbete mellan spanska QEV Technologies och svenska Olsbergs MSE. VM-serien 2022 innehåller sju tävlingshelger och i sex av dessa ska junior-RX2e köras.

RX2e-bilarna är fyrhjulsdrevna med två av varandra oberoende motorer fram och bak. Total effekt är 250 kW (335 hk) med ett vridmoment på 440 Nm. Från cockpit kan föraren manuellt justera mängden vridmoment som produceras av de båda motorerna.

Bilens prestanda beskrivs som "Ett stort steg framåt jämfört med existerande SuperCar Lites, som gör steget upp till toppklassen ännu mindre."

RX2e-racern blir också en av bilarna som kommer att användas vid Race Of Champions på Pite Havsbad 2022.

De internationella mästerskapsklasserna i rallycross från och med 2022 kommer att bli:

RX1 = SuperCar.

RX1e = Electric SuperCar.

RX2e = Junior Electric Series.

RX3 = Super 1600.

Svenska Olsbergs MSE har varit drivande när det gäller utveckling av RX2e-bilen som gör entré på VM-banorna redan i sommar.

FOTO: FIA RX2E MEDIA OFFICE





2019 laddade Jari-Matti Latvala för fullt i en "vanlig" WRC-bil. Numer är han teamchef för Toyota när de tar sig an hybridteknik i rally-VM.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Toyota

● **TOYOTA GAZOO RACING** designar och utvecklar sin Rally1-bil för 2022 baserat på GR Yaris-modellen.

Ingenjören **Tom Fowler** har berättat att de redan provar vissa delar på testbilar, men ännu inte på det exakta chassi de kommer att använda. Han hoppas de kan köra tester med riktiga hybrider under sommaren.

Inledande testerna körs av **Juho Hänninen** och senare under året får de kontrakterade tävlingsförarna prova och börja finjustera. Även teamchefen sedan i fjol, **Jari-Matti Latvala**, är sugen på att testa.

– Spännande att se ett nytt kapitel i WRC växa fram. Jag tror på det hela taget att det här är ett bra koncept. Samtidigt tror jag att det är väldigt svårt att adaptera helt elektriska bilar till WRC.

– Jag tror inte att jag kommer köra så mycket tester. Men det är klart att jag vill prova den nya bilen för att få en förståelse och känsla för hur det nya reglementet skiljer sig mot vad vi haft tidigare.

Latvala har som bekant gjort 209 VM-starter i många olika bilar och han har vunnit 18 VM-tävlingar totalt.

Toyota har de senaste åren nått stora framgångar med sin hybridvagn i FIA World Endurance Championship-racing där de vunnit såväl förar- som teammästerskap. Dessutom tre raka segrar i Le Mans 24h (2018–2020).

Inför årets racingsäsong introducerar



GR010 Hybrid Le Mans Hypercar är Toyotas senaste vapen som bland annat ska användas i försöken att ta en fjärde rak seger i just Le Mans 24h.

FOTO: TOYOTA GAZOO RACING

hk) för framhjulen. Bilens avancerade teknik reducerar motorns kraftuttag i förhållande till hybridboosten.

Årets reglemente för långdistans-racing på högsta nivå initierar kostnadsbesparingar. Därför är nya GR010 162 kg tyngre än föregångaren TS050 och har 32 procent lägre effekt. Det gör att varvtiderna runt Le Mans 24h-slinga förväntas bli cirka 10 sekunder långsammare.

Toyota sin helt nya GR010 Hybrid Le Mans Hypercar.

Det är en fyrhjulsdriven racer med 3,5-liters dubbelturboladdad V6-motor (680 hk) för bakhjulen kombinerat med en kraftfull elgenerator (200 kW/272



ID.R-racern i spektakulär miljö genom bergsmassiven i kinesiska Tianmen Mountain.

FOTO: VOLKSWAGEN MOTORSPORT COMMUNICATIONS



Volkswagen ID.R

● **PERMANENT** fyrehjulsdrift, helt eldriven med prestanda 500 kW (680 hk) och 650 Nm i vridmoment. 0-100 km/h på under två sekunder. Vikt 1.100 kg inklusive förare och laddtid på 20 minuter. Siffrorna beskriver Volkswagens racingprototyp ID.R.

En körklar version av bilen presenterades i april 2018, efter bara 250 dagars utveckling. I början av mars i år förklarade Volkswagen projektet slutfört och pensionerade ID.R.

Under sina tre aktiva år, oftast med

franske **Romain Dumas** i cockpit, hann bilen sätta sex eftertraktade rekord i varierande miljöer på tre kontinenter.

24 juni 2018 noterades snabbaste tiden någonsin uppför ökända Pikes Peak-klättringen i Colorado, USA. 156 asfalterade kurvor på strax under två mil, med start på 2.862 meters höjd och målgång på 4.301 meters höjd klarades av på 7.57,148!

Några veckor senare noterades banrekord för elbilar vid Goodwood Festival of Speed i England.

3 juni 2019 körde Dumas ID.R runt Nürburgrings två mil långa Nordschleife på 6.05,336, snabbare än någon elbil gjort tidigare. Därefter ännu ett rekord på Goodwood i England.

Nu skickade Volkswagen sitt team till hisnande Tianmen Mountain i Kina för att ta sig an en 10,9 kilometer extrem resa med en höjdskillnad på 1.100 meter från start till mål via 99 hårnålskurvor. Här fanns inget tidigare rekord för en bil liknande ID.R och utmaningarna var stora, inte minst för

Dumas att lära sig vägen. Och, i september presterades loppet genom massiven i Tianmen på 7.38,585.

Ett år senare, på tyska Bilster Berg-banan (4,2 km) sattes **Dieter Depping** bakom ratten i ID.R och slog till med ett nio sekunder snabbare varv än någon gjort tidigare, 1.24,206.

Rekorden är en sak. Viktigare för biltillverkaren är att de samlat massor av erfarenhet och kunskap om elbilar, som på sikt kommer vardagsbilar till godo.

Än så länge har vi bara fått se silhuetten av Audis hybridprototyp som skapas inför Dakarrallyt 2022.

FOTO: AUDI MOTORSPORT COMMUNICATIONS

El redan i nästa Dakarrally

● **PROJEKTLEDNINGEN** för Audis fabrikssatsning inom motorsport har tagits över av **Andreas Roos**, som senast var ansvarig för DTM-programmet inom Audi Sport.

Nu har den tyska bilfabrikanten aviserat deltagande i Dakarrallyt 2022 – med en elbil.

"Nu kommer vi testa komponenter för framtida elektriska drivlinor under extrema förhållanden i Dakarrallyt", säger bilföretaget i en pressrelease.

Audi blir första biltillverkare att starta Dakarrallyt med en bil med elektrisk drivlina



Energien för att ladda batteriet kommer från den fyrcylindriga TFSI-motorn från DTM.

– Viktigast är dock att vår drivlina är helt elektrisk. TFSI-motorn används enbart för att ladda batteriet på special-

sträckorna. Batteriet måste laddas under körning, eftersom det för närvarande inte finns något alternativ i öknen, säger Roos.

Den första prototypen till Dakarrallyt byggs hos Audi Sport i Neuburg, nära

Ingolstadt. Utrullningen är planerad till slutet av juni, följd av världspremiären i juli. Därefter är en intensiv testperiod inplanerad innan Dakarrallyt startar i januari 2022.

Malcolm Wilson har gjort en lång karriär som både förare på hög nivå och som teamchef. Han är belåten med kommande hybrid-generation vilket säkrar M-Sports fortsatta samarbete med Ford ytterligare ett antal år. FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Ford

● **BRITTISKA M-SPORT** började samarbeta med Ford 1997 och har sedan dess vunnit tre märkestitlar och två förartitlar i WRC:s toppklass. Samarbetet är ett av de allra mest framgångsrika i rally-VM:s historia.

De senaste säsongerna har M-Sport haft tuffa utmaningar. Men i och med introduktionen av hybridteknologi förnyas samarbetet med Ford och säkerställer både arbetstillfällen som ökad teknisk expertis hos teamet som är baserat i Dovenby Hall i brittiska grevskapet Cumbria.

– Det har alltid varit viktigt för vår sport att följa tiden och vad som sker i världen i övrigt. Detta stämmer helt överens med Fords globala engagemang för en mer hållbar framtid. WRC är det mest krävande mästerskapet för produktionsbaserade bilar och en perfekt plattform för att utveckla, testa och främja den senaste tekniken för vanliga gatubilar, menar Malcolm Wilson, högste chef på M-Sport.

Han sticker inte heller under stol med att införandet av hybridteknik säkrar såväl partnerskapet med Ford som teamets omedelbara framtid i WRC.

Extreme E

● **UNDER PÅSKHELGEN** kördes den allra första tävlingen i helt nya Extreme E-serien. Syftet är att få världens ögon riktade mot områden i världen som är särskilt utsatta för miljöpåverkan. Därför har tävlingarna förlagts till öken, havsområde, regnskog och Arktis.

Tävlingarna avgörs under två dagar. Efter tidskörning blir det kval, semifinaler och final. Varje race körs två varv med obligatoriskt depåstopp mellan varven. Där byts förare och varje team måste ha en manlig och en kvinnlig förare.

De 2,3 meter breda bilarna är eldrivna suvar som väger 1.650 kilo och har utvecklats av Spark Racing Technology. Effekten är 400 kW (550 hk) och de presterar 0-100 km/h på 4,5 sekunder.

Hela cirkusens infrastruktur, inklusive tävlingsbilarna, fraktas till varje tävlingsplats närmaste hamn med fartyget RMS St. Helena. Fartyget har totalrenoverats och byggts om för att köras på lågsavlig marindiesel. Långa sträckor drivs båten dessutom med bara en motor för att ytterligare minska åtgången av bränsle och därmed minimera utsläppen.

Idén till Extreme E föddes så sent som 2018 och bilden är från ett test 2019.

FOTO: EXTREME E

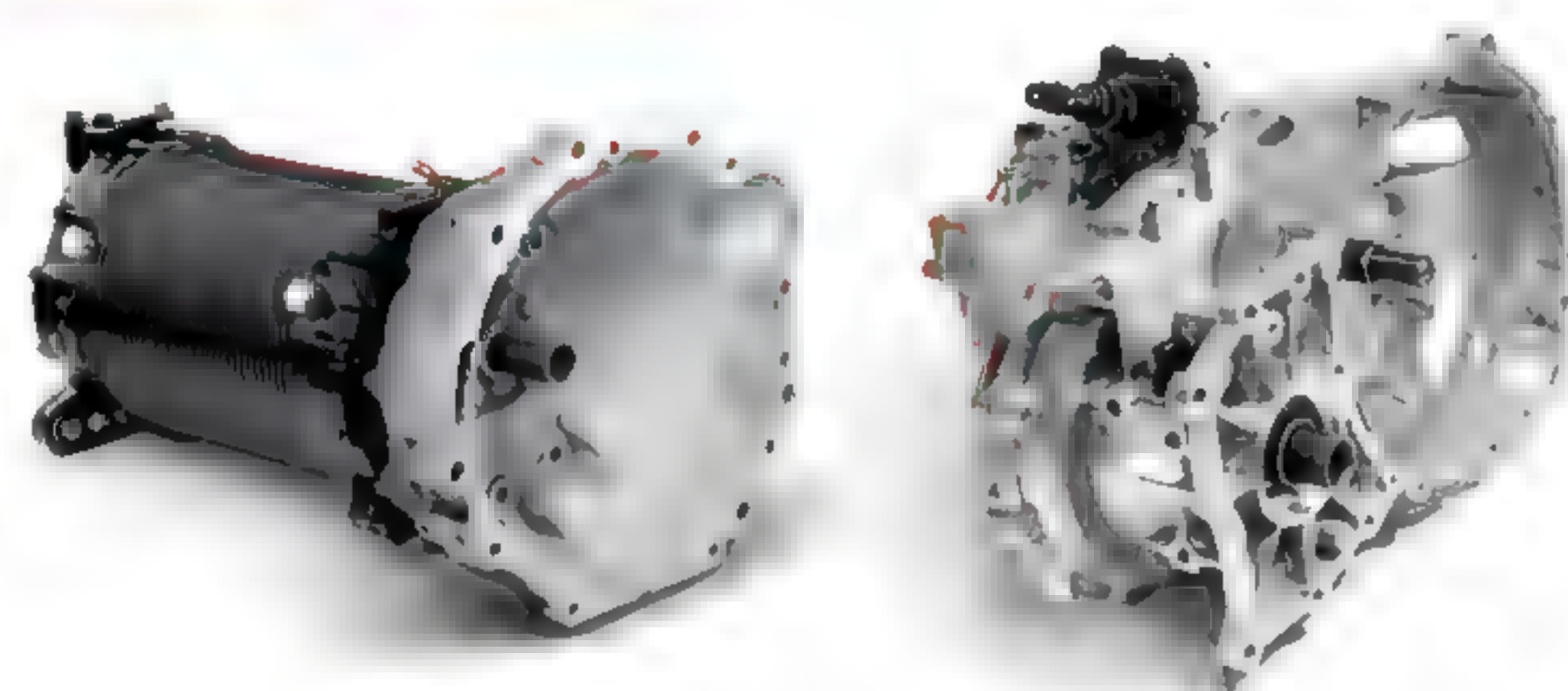


3-VÄGSDÄMPARE MED HYDROSTOP RALLY/RALLYCROSS/RACING

BMW
MITSUBISHI
SUBARU
FORD
M.M.



SEKVENTIELLA,
H-LÅDOR OCH DREVSATSER



motor nord

060-15 74 00 • WWW.MOTORNORD.SE

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom
lovar!



220 volts däckskärare
1495:-

Suverän maskin för att
trimma t.ex. folkracedäcken
eller förlänga livet lite på
hojdäcken!

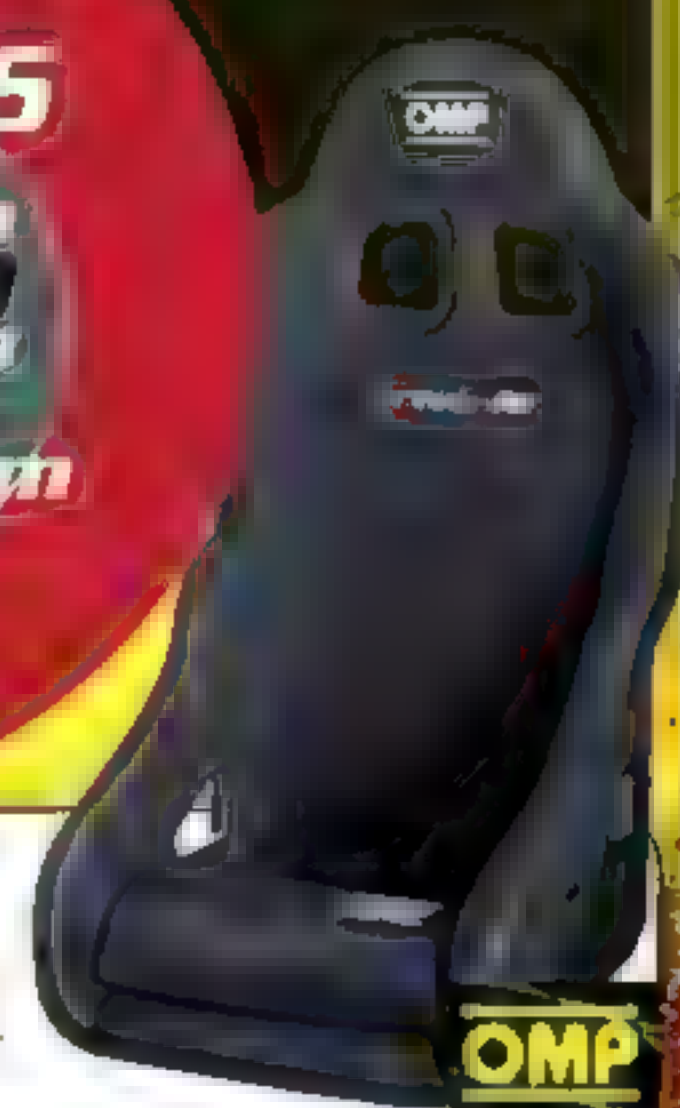


Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den
första moderna bromsbänken i
Skandinavien.

Det underlättade arbetet
med motortrimningen av
hobbybilarna som det tävlades
med både på grusvägar i skogen
och på motorbanan.

Dalhems
50 1970
YEARS 2020
dalhems.com



OMP TRS
FIA stol från 3090:-

Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735

ABB FIA Formula E

● **HISTORIENS FÖRSTA** FIA-sanktionerade internationella mästerskap med helt eldrivna bilar startade hösten 2014. Serien har sedan dess alltid startat på hösten och gått i mål på sommaren. Från och med säsongen 2016-2017 är svensk-ättade ABB mästerskapets namnsponsor.

Första åren hade bilarna inte tillräckligt med batterikraft för att orka med ett helt race. Då krävdes att förarna gick i depå mitt i loppet för att byta bil.

Generation 2-bilarna introducerades säsongen 2018-2019 och används ännu. Dessa är avsevärt vidareutvecklade och nu behövs inga bilbyten mitt under racen.

Maxeffekten i de aktuella bilarna är 250 kW (335 hk) och de accelererar från 0-100 km/h på 2,8 sekunder samt kan nå topphastigheter kring 280 km/h.

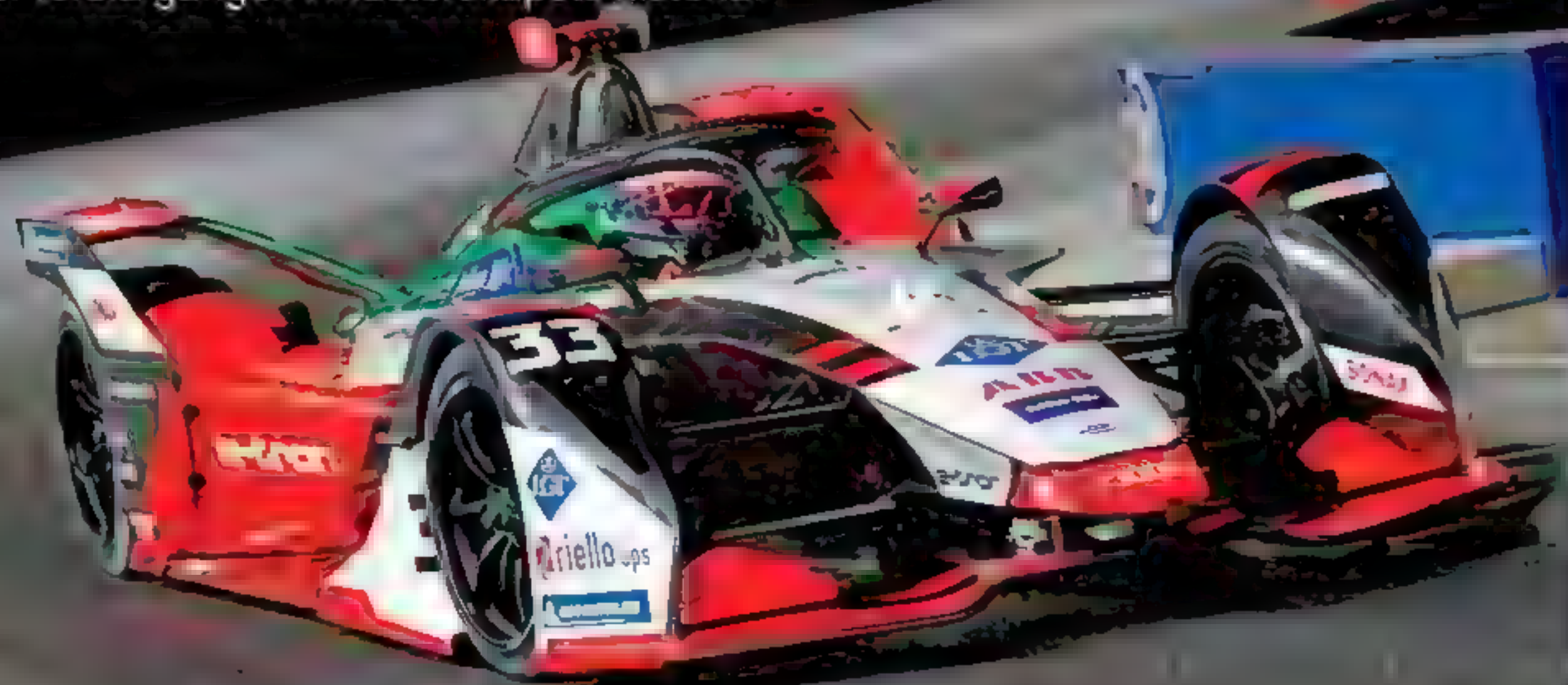
Via vad som kallas "attack mode" kan föraren lämna racinglinjen, köra genom en så kallad "aktiveringszon" och få 35 kW extra effekt att använda.

Detaljerna kring "attack mode", (bland annat hur länge den kan aktiveras och hur länge den är aktiv), bestäms av FIA en timme före racet. Det innebär att team och förare bara har en timme på sig att besluta om sin strategi.

För att göra det åskådarvänligt är bilens "halo" (skyddet runt cockpit) utrustad med LED-lampor som avslöjar om föraren använder "attack mode".

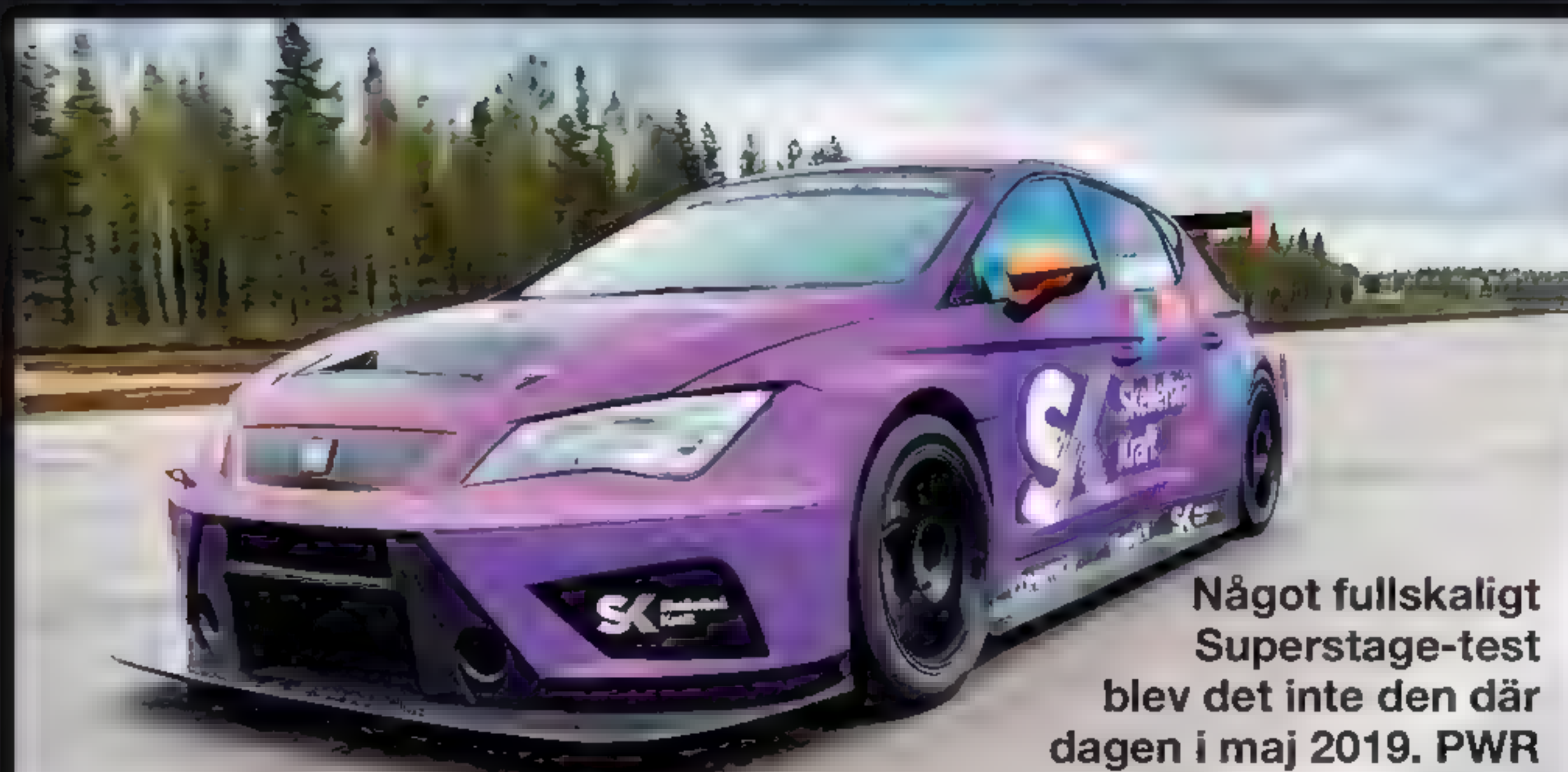
Ytterligare en möjlighet att få extra effekt är "Fanboost". De fem förare som får flest röster av fansen via mästerskapets hemsida, får en extra energikick att använda i fem sekunder under andra halvan av racet.

Från och med säsongen 2022-2023 planeras för Generation 3-bilarna. Dessa förväntas få 350 kW maxeffekt för kval och 300 kW i race. Dessutom planeras införande av en slags snabbbladdning som kommer tillåta depåstopp med laddning för första gången i mästerskapets historia.



Formula E-mästerskapet är redan inne på sin sjunde säsong. På bilden ses René Rast, Audi Sport ABT Schaeffler, i Diriyah tidigare i år.

FOTO: AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT



Något fullskaligt Superstage-test blev det inte den där dagen i maj 2019. PWR 001-vagnen var långt ifrån färdigutvecklad samtidigt som det var blött i luften och just hade regnat.

Tidigt svenskt projekt

● **FRAMGÅNGSRIKA** STCC/TCR-teamet PWR Racing, från Vikmanshyttan i Dalarna, började tidigt utveckla en egen helt eldriven prototypacer baserad på Seat Leon Cupra.

Projektet, döpt till PWR 001, avtäcktes i samband med STCC-finalen på Mantorp Park hösten 2018.

I maj 2019 fick bland andra Bilsports testförare, Tomas "Gullabo" Jansson, prova PWR 001 på Emmaboda Flygbana. Bilen var då långt ifrån färdigutvecklad.

Efter provturen sa Gullabo:

– Lite lik en gammal Porsche. Den styr in bra men bakvagnen släpper snabbt, så det gäller att passa sig. Men bilen har onekligen stor potential!

Tre elmotorer som driver bakhjulen ger bilen en effekt på 612 hk och 1.080 Nm vridmoment. Bilsport ställde PWR 001 på vågen som visade 1.480 kg.

PWR-bossen Daniel Haglöf kommenterade:

– Konceptbilen visar skandinavisk racings framtid men är också en intressant teknisk utmaning för oss.



FOTO: JOACHIM CRUIJS

Då, för två år sedan, upplevde "Gullabo" ett spännande ögonblick när han för första gången i karriären fick ladda iväg med en helt eldriven racingbil.

Dragracing

● **SISTA HELGEN** | September 2020

Karaktäristiskt för dragracing är att bilarna kör i en enda raka linje på en kort sträcka. Detta gör att bilarna kan vara mycket snabba och man får se mycket kraftfulla accelerationer. I Sverige är dragracing mest populär i formen NHRA, där bilarna kör på en kort sträcka på en bana som är 1/4 mil lång.

På bilden konstruerades en Ford Mustang som är utrustad med en mycket kraftfull motor. Detta gör att bilen kan accelerera mycket snabbt och vara mycket snabba på en kort sträcka. Detta gör att bilen är mycket populär i dragracing.

Ford är en av de mest populära bilarna i dragracing. Detta beror på att bilen har en mycket kraftfull motor och är mycket snabba på en kort sträcka. Detta gör att bilen är mycket populär i dragracing. I Sverige är dragracing mest populär i formen NHRA, där bilarna kör på en kort sträcka på en bana som är 1/4 mil lång.



FIA – Internationella bilsportförbundet

● **INTERNATIONELLA BILSPORTFÖRBUNDET**, FIA, har en uttalad miljöstrategi för tioårsperioden 2020–2030. Målsättningen är att minska motorsportens negativa miljöeffekter och bidra till en grönare planet.

Redan 2014 startades Formula E, första internationella mästerskapet helt utan fossila bränslen. Och de närmaste åren kommer allt fler stora mästerskap att implementera hybridteknik med syfte att minimera koldioxidutsläppen till 2030 då internationell motorsport siktar på noll nettoutsläpp. Detta i linje med det globala Parisavtalets långsiktiga mål.

Självklart är FIA:s strategi viktig för att behålla sina samarbetspartners och biltillverkarna inom motorsporten. Alla globala företag jobbar i dag under press från såväl myndigheter som politiska beslut.

Arbete för grönare miljö pågår inom samhällets alla ramar och om inte motorsporten följer detta så kan det plötsligt vara tvärstopp för den verksamhet som så många brinner för, engagerar sig i och försörjer sig inom.

FIA har åtagit sig att utveckla och

förbättra miljömässig hållbarhet inom motorsport. Att guida sina medlemmar och mästerskap med mål att nå hållbara metoder. Och att på alla vis främja och marknadsföra hållbar motorsport för att bidra till miljöagendornas globala mål.

Därmed har FIA tagit en proaktiv och ledande roll i miljömässig hållbarhet.

I den uttalade strategin står att internationella bilsportförbundet ska vara ledande inom forskning när det gäller att få bort koldioxidutsläpp och i arbetet med hållbara bränslen. Detta arbete ska, enligt FIA, komma igång 2027.

Under påskhelgen i år var det världspremiär för eldrivna FIA Extreme E. Rally-VM och rallycross-VM står på tur att förse sina bilar med hybridteknik och eldrift.

Målet är att alla bilar i de största mästerskapen år 2030 ska ha "rena bränslen" såsom el, gas, vätgas och biobränslen. Då, 2030, hoppas också FIA att minst fem miljoner trafikanter runt om i världen deltar i FIA Smart Driving Challenge. (Läs mer om detta i Bilsport Rally&Racing 6/2020).

Compact Dynamics

● **KOMPONENTER** som elmotor, kraftöverföring och batteri i nästa säsong WRC-bilar kommer från Compact Dynamics, ett välkänt företag baserat strax utanför München.

Företaget blir, i samarbete med österrikiska Kreisel Electric, exklusiv leverantör av hybridssystemen i WRC 2022–2024.

Compact Dynamics har samarbetat med flera Formel 1-team och även med Audis hybridracers i LMP1-klassen där de nådde stora framgångar både i Le Mans 24h och FIA World Endurance Championship. Det är ett dotterbolag, till 100 procent ägt av stora industri-företaget Schaeffler, en av pionjärerna inom FIA Formula E. Med det sagt har de stor erfarenhet av el- och hybrid-system för tävlingsbilar.

Men det är så klart en sak att skapa en el/hybridbil för bana och en helt annan sak för rally.

WRC innebär nya utmaningar som tillförlitlighet och oerhört varierande miljöer, som värme, damm, hög temperatur, höga höjder i Mexiko samt kyla och snö i Sverige.

Compact Dynamics skräms dock inte av det. Huvuddelarna i hybridssystemet för WRC bygger på redan existerande komponenter som "bara" behöver anpassas för rallyverksamhet.

En annan utmaning är att företaget är vana att samarbeta med en eller möjligen två kunder per projekt. Här ska de leverera material och expertis på lika och rättvist sätt till minst tre krävande och konkurrerande team i WRC.

Mustang Cobra Jet 1400, ett officiellt projekt från Ford i USA levererade en låg åttasekundersrepa på strippen i höstas.

FOTO: FORD MEDIA



www.sskserien.se

17–18 april – Kinnekulle: Testhelg

1–2 maj – Mantorp: Våracet SSK, Aquila, SPVM m.fl. (arrangeras av MK Scandia) **INSTÄLLT**

22–23 maj – Kinnekulle: RHK

5–6 juni – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM, Ginetta

19 juni – Falkenberg: SSK, Aquila, BMW Cup.

20 juni – Falkenberg: SSK, Långlopp, ER Cup + NSHC.

23–25 juli – Kinnekulle: Raceweek, SSK, Aquila m.fl.

14–15 aug – Gelleråsen: SSK, Aquila, SPVM

3–5 sept – Kinnekulle: SSK, Aquila, Legends, Långlopp, ER Cup + NSHC.

2 okt – Kinnekulle: SSK

3 okt – Kinnekulle: Mek och sponsordag

Däcken köper du på
mocomp.se



För en säker seger!



0303-74 00 28

Facebook.com/mocompab



Nu är han stor i USA

Med tre formelbilstitlar på fem år – i tre olika länder – har Linus Lundqvist gått från klarhet till klarhet. Nu står han på tröskeln till de riktigt stora sammanhangen och knackar på dörren till IndyCar.

Vi har träffat Tyresö-sonen för ett samtal om ursprung, framtid och ambitioner – men också om dödsolyckan som satte djupa spår på vägen.

AV MATTHIAS PERSSON (TEXT & FOTO)



Det här är en kille, fortfarande bara 22 år ung, som skördat stora framgångar runt om i världen och som numera jagar drömmen i USA. Det var där, i Formel 3-baserade serien Formula Regional Americas, som han fick epitetet "Mr. Perfect" under en formligen strålande säsong i fjol.

En överlägsen titel, som total nybörjare på den amerikanska racingscenen, gick inte obemärkt förbi.

– Det som hände förra året var helt otroligt egentligen, säger Linus Lundqvist.

– Vi sydde ihop satsningen i sista minuten och precis då

slog coronapandemin till. Jag var tvungen att sitta i karantän i två veckor i Mexiko för att ens kunna resa in till första racet. Jag kom till USA en vecka innan premiären, gjorde en kort shake-down i Arizona, och sedan vann vi båda racen på premiären. Det var väldigt speciellt.

Från den dagen var Lundqvist totalt ohotad i mästerskapet. Han toppade samtliga tidskval, och vann 15 av säsongens 17 race. Bara på Sebring, där han i ledning tappade en motorkåpa, och på Homestead-Miami Speedway var någon annan först över mållinjen – och i det sistnämnda fallet tog Lundqvist det säkra före det

osäkra när titeln bärgades genom en andraplats.

En sådan total dominans gör två saker: det får supportrarna att hylla och belackarna att tvivla. Inte för att Linus Lundqvist har speciellt många belackare, om ens några, men ganska snart började en del kommentarer höras om motståndets nivå. Hur är det egentligen möjligt att vara så överlägsen?

DEN SOM PÅ riktigt sättet sig in i omständigheterna kring Lundqvists fjolårssäsong inser ganska snart att det här verkligen var en stor idrottslig prestation. För det första var det inte bara

motståndet i sig som besegrades – på vägen raderade han också ut gällande varvrekord på fem av de sex banor som serien besökte. Det betyder att ingen någonsin tidigare kört lika fort som svensken i FR Americas-bilen, vilket även sätter insatsen i en tidlös kontext.

Dessutom var det, om man kan sin amerikanska formelbils-racing, inte direkt några gröngölingar som Lundqvist körde ifrån. Inför premiären var till exempel en viss Santiago Urrutia – som senare lämnade mästerskapet för att ta upp en styrning bredvid Thed Björk hos Cyan Racing i WTCR – en av förhandsfavoriterna.



Linus Lundqvist har satt upp högsta tempo direkt från start i Indy Lights. Seger direkt i debuten, det är melodin för en van vinnare.

"Jag kör alltid för att vinna, men skulle aldrig underskatta mina motståndare."

Urrutia har en lång bakgrund i formelbil både i USA och Europa (han var bland annat teamkamrat med svenske Jimmy Eriksson i GP3 redan 2014).

2016, 2017 och 2018 tävlade han framgångsrikt i Indy Lights, ett steg ovanför FR Americas, där han blev tvåa totalt två gånger.

I premiärkvalet på Mid-Ohio Sports Car Course, där Urrutia kört otaliga gånger under åren, var Linus Lundqvist omedelbart sex tiondelar snabbare. Svensken vann båda racen, Urrutia fick med sig en tredjeplats. Lundqvist hade aldrig satt sin fot på banan inför den helgen.

Så där såg det ut även på andra håll i fältet. Brazilianaren Victor

Franzoni har varit ett toppnamn på den amerikanska Road to Indy-stegen i många år, med en titel i Pro Mazda 2017 och race-segrar i både Indy Lights och USF2000, men hade aldrig en chans.

NÄRMAST att utmana Lundqvist kom David Malukas, ursprungligen från Litauen men bosatt i Chicago. Malukas körde Indy Lights 2019 och skulle egentligen ha fortsatt i samma mästerskap i fjol, men tvingades tänka om när Indy Lights-säsongen hastigt ställdes in i spåren av coronapandemin.

I stället tog Malukas och hans team, HMD Motorsports, steget

ner till FR Americas. Malukas tog hem de två lopp som Linus Lundqvist inte vann, och blev tvåa i mästerskapet, men han distanse-rades till slut med över 100 poäng i slutsammandraget.

Inte heller internt var Lundqvist någonsin hotad. Hans fyra teamkamrater i Global Racing Group – som för övrigt drivs av danske Christian Pedersen – körde under året tillsammans ihop 101 poäng mindre än fartfantomen från Tyresö gjorde ensam.

– Jag kör alltid för att vinna, men skulle aldrig underskatta mina motståndare, säger Linus. Jag visste att det fanns några snabba förare i fältet, och jobbade

hårt med teamet för att slå dem. Jag var tvungen att lära mig snabbt och visste att det var nödvändigt att vinna. Så har det ofta varit i min karriär. Tror att jag har lärt mig hantera det ganska bra.

Anledningen till att en seger i mästerskapet var "nödvändig" är densamma som också låg bakom skiftet från Europa till USA inför 2020: ekonomi.

Valet av mästerskap (som för övrigt orkestrerades med tips från en viss Felix Rosenqvist) baserades till stor del på ett stipendium som FR Americas-mästaren kunde tillgodoräkna sig från motorleverantören Honda: en finansiell grundbult för vidare



2013 var näst sista tävlingssäsongen för Linus i karting, med bland annat JSM-brons i KF3-klassen. Bilden är från Klippan Cup där Linus ligger före Noah Milell och Klara Andersson. Efter säsongen 2014 växlade fokus från karting till bil.



"Swedish police car" blev ett begrepp på de brittiska banorna under 2018. Året började i mörkaste moll när Double R Racing förlorade mekanikern JJ i en testkrasch, men när målflaggan till slut föll hade Linus Lundqvist trots sorgen utropats till brittisk Formel 3-mästare.



Snabba fakta

LINUS LUNDQVIST

Född: 1999

Bor: I USA under säsongen. Född och uppvuxen i Tyresö.

Familj: Mamma, pappa, bonuspappa, bonusmamma och två halvsyskon.

Yrke: Tävlingsförare.

Klubb: KAK.

Musiksmak: Blues/rock och rap.

Läser: Helst Haruki Murakami.

På nätet: Netflix.

Äter: Sushi.

Dricker: Bubbelvatten.

Tre favoritprylar: Mina hörlurar, mitt Playstation och mina sushistrumpor.

Nuvarande team: Tävlrar i Indy Lights 2021 för Global Racing Group with HMD Motorsports.

Meriter: 2020 mästare Formula Regional Americas (USA), 2018 mästare brittiska Formel 3 (England), 2016 mästare Formula STCC Nordic (Sverige), 2014 KF2-mästare Swedish Kart Festival, 2013 JSM-brons karting KF3, 2011 MKR-mästare karting Mini, 2010 MKR-mästare karting Micro.

Utmärkelser: 2018 Årets Racingjunior (Bilsport Award), 2018 Jim Clark Trophy, 2017 Anecto Racing Minnesfond, 2016 Rickard Rydell Special Award, 2016-2018-2020 Ronnie Peterson Minnesfond.

► avancemang till Indy Lights, det sista steget innan IndyCar.

Lundqvists titelseger har också mycket riktigt bäddat för det klivet. Tack vare pengarna från Honda, och stöd från sina egna sponsorer och investerare hemma i Sverige, sitter han nu i en av toppbilarna i Indy Lights. Vid sin sida har han fjolårsrivalen David Malukas som teamkompis i Global Racing Group with HMD Motorsports.

John Whiteman är chef för Hondas amerikanska motorsportavdelning, HPD.

– Vi på HPD är mycket glada att kunna stötta Linus i det här viktiga steget till Indy Lights, säger Whiteman.

– Vi vill möjliggöra för talangfulla förare att utvecklas och nå sina drömmar och ser fram emot att följa Linus mot nya framgångar i IndyCar-depån.

ÄVENTYRET I INDY LIGHTS har börjat som man kommit att förvänta sig av Lundqvist: bra. Riktigt, riktigt bra. I premiären på Barber Motorsports Park slog han omedelbart till med seger från pole position i en explosiv debut. Just det ja, han satte nytt banrekord också ...

Malukas vann det andra racet den helgen, men det var Lundqvist som åkte från premiären

i en tidig mästerskapsledning. Skulle han ta hem titeln väntar minst tre garanterade starter i IndyCar 2022 – däribland i mytomspunna Indy 500.

– Det finns en helt annan möjlighet för unga förare att slå sig fram här i USA, reflekterar Lundqvist.

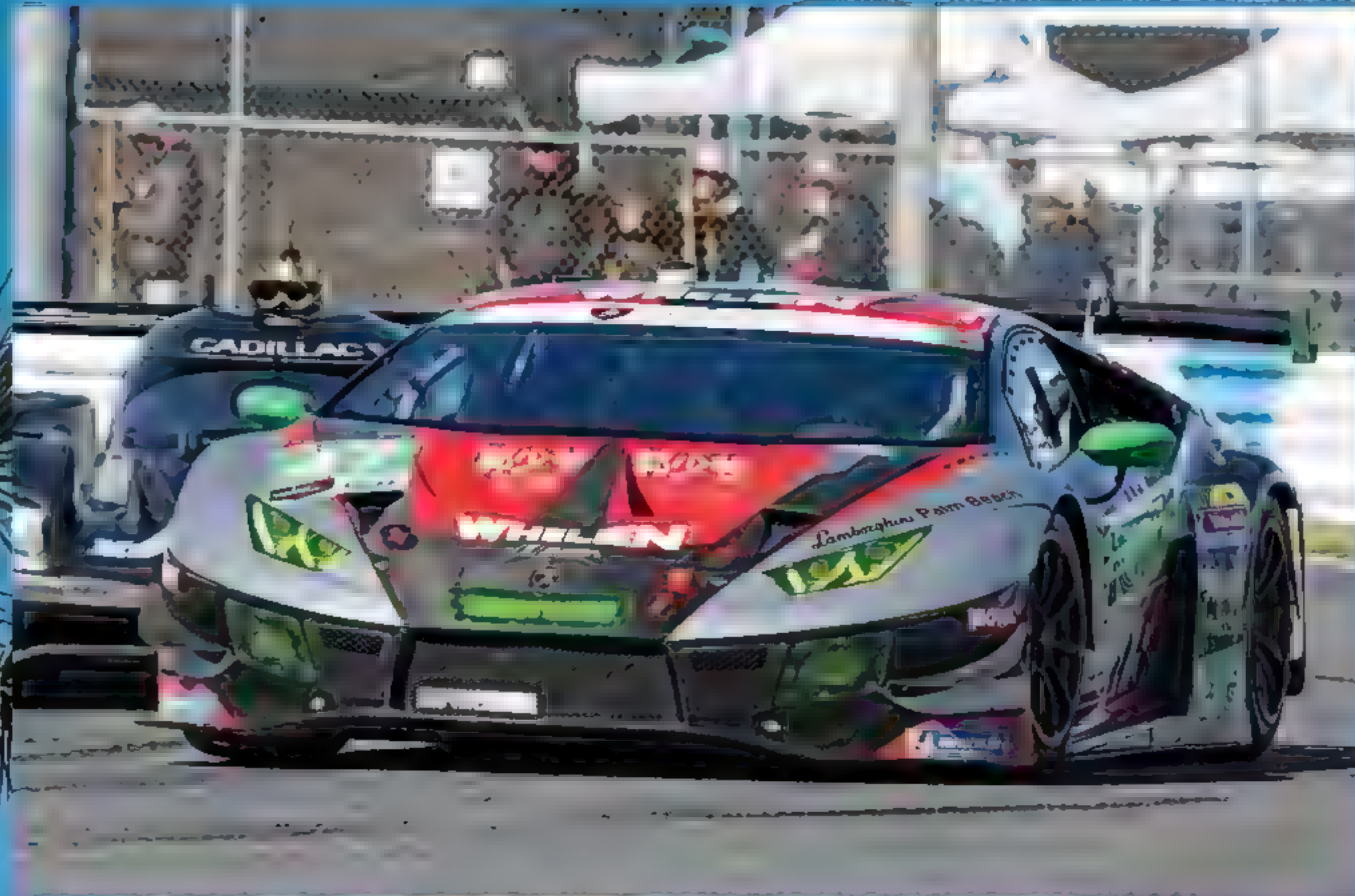
– Jag provade Europaspåret så länge det gick, men inte ens när jag vann brittiska Formel 3 var det någonting som kom gratis. Till slut blev vi tvungna att tänka om och hitta en väg som faktiskt kan leda någonstans. Det är det de gör så bra här borta. Vinner du i USA kan du faktiskt ta dig fram på egna meriter.

Lundqvists formelbilskarriär inleddes när familjen, med mamma Annika och bonuspappa Benny i spetsen, fick ett generöst erbjudande av Team Tidös David von Schinkel inför säsongen 2015. För en symbolisk peng fick de låna en Formel Renault 1.6 och hyra in sig i ett tält bredvid Tidös STCC-stall.

Året därpå tog familjeteamet storstilat hem Formula STCC Nordic-titeln, och började skrida till verket med planer på en internationell karriär. På inrådan från kartingbekantingen Joakim Ward skeppades Linus över till den legendariske förarcoachen Rob Wilson i England, som i sin



En omtyckt racingstjärna erbjuder många spännande uppdrag. Som här, att köra Porsche Carrera Cups gästbil i Anderstorp sommaren 2019. Fortfarande försöker Linus Lundqvist besöka de svenska racingtävlingarna närhelst tillfälle ges.



Framgångarna i brittiska Formel 3 gav Linus en fullt finansierad styrning i Amerikas mest prestigefyllda långlopp, "The Rolex 24" på Daytona i februari 2019. Svensken körde en Lamborghini Huracán GT3 och imponerade på teamet Precision Performance Motorsports.

"Det är fortfarande den värsta dagen i mitt liv – men vi jobbade oss igenom det och bestämde att alltid bära JJ med oss i det vi gjorde."



Med 15 segrar på 17 race, och rent hus i kvalstatistiken, satte Linus Lundqvist nya rekord i Formula Regional Americas under 2020. Här syns han efter att ha säkrat mästartiteln en helg i förtid på Homestead-Miami Speedway i Florida.



Lundqvist passerar framför lyxyachtarna i säsongens andra Indy Lights-tävling på gatorna i fashionabla St. Petersburg. Det här var svenskens första stadslopp på amerikansk mark, och blott hans andra över huvud taget efter franska F3-klassikern Grand Prix de Pau 2019.

tur introducerade familjen för Anthony "Boyo" Hieatt och hans stall Double R Racing.

DOUBLE R blev Linus Lundqvists andra hem under de kommande tre åren. Först i brittiska Formel 4, där han tidigt presenterade sig som en av de absolut snabbaste förarna i fältet med fem segrar, elva pallplatser, fem pole positions och nio snabbaste varv. Under den här säsongen höll Lundqvist jämna steg med namn som Oscar Piastrì, fjolårets mästare i FIA F3, och Logan Sargeant, karting-världsmästare i KFJ 2015.

2018 vann han sedan brittiska Formel 3 – men vägen till den

titeln började i mörkast tänkbara svärta. Under försäsongen förolyckades teamets mekaniker, JJ, i en krasch under en privat shakedown i Lundqvists bil. Händelsen chockade Lundqvist djupt.

– Det är fortfarande den värsta dagen i mitt liv. Min ingenjör ringde mig på morgonen och bad mig att komma till teamet. När jag kom dit var han rödgråten i ansiktet och berättade vad som hade hänt. Jag bodde i England då, inneboende hos en äldre dam. Plötsligt känner man sig väldigt ensam och väldigt långt hemifrån. Jag ville bara vara med familjen och bokade första bästa flyg hem.

JJ skulle ha skruvat på Lundqvists bil under 2018, och plötsligt – från en dag till en annan – hade han ryckts bort.

– Vi stod i fabriken och snackade dagen innan det hände. Det var som vilken dag som helst. Vi pratade om vem av oss som skulle göra den där shakedownen. Till slut bestämde vi att jag skulle slippa den här gången; jag hade gjort det ganska många gånger förut. Det var många tankar. Man börjar undra vad man håller på med och varför man gör det – men jag var aldrig nära att sluta. Det var hemskt på ett personligt plan, men vi jobbade oss igenom det och bestämde oss

för att alltid bära JJ med oss i det vi gjorde.

Vändningen, att vinna den anrika brittiska F3-titeln med en bil vördnadsfullt klädd i "JJ"-dekaler, säger mycket om Linus Lundqvist. Det här är en förare med mer än rå snabbhet i arsenalen; här finns också den psykiska styrka som tagit honom genom toppar och dalar hela vägen till en guldsits i USA.

Målet är numera IndyCar, inspirerat av de karriärval som lyft Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson in i den svenska motorsjälens. Det målet är nu närmare än någonsin – och Linus Lundqvist kommer inte nöja sig förrän han står där en dag. På toppen. ●

Alla Jonas Stentäpps folkraceroller samlade i en och samma bild. Föraren, intervjuaren och kameramannen från folkrace-tv, folkracemusikanten, funktionären, supportern och speakern. Men någon mekaniker ville Jonas inte stoppa in i bilden, skruva är inte hans grej. Kuriosa: Låten "Över krönet i Borlänge" handlar om just det krönet där bilden är tagen.

Fana

Att man brinner för sin hobby är knappast unikt, men frågan är om någon har lika många roller inom folkrace som Jonas "Heavy" Stentäpp. Han producerar Folkrace-tv, ger oss folkracemusik genom bandet Misty Orchestra, kör folkracebil, är funktionär och rycker in som speaker. Skulle tiden räcka tar han husvagnen och campingstolen för att åka och titta på folkrace.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT
(TEXT & FOTO)



tikerns alla roller

Dissociativ identitetsstörning är inget man ska skoja om – men ändå är det lätt att tankarna dras åt det hållet när Jonas Stentäpp glatt och ivrigt berättar om alla sina roller inom favoritsporten folkrace.

Jag snubblade över Jonas, eller "Heavy" som är hans mer kända smeknamn, när jag fotade punkbandet Mimikry för Rally&Racings systertidning Rock'n'Roll Magazine. Han stormade in i replokalen, försenad, och skyllde på en sändning i Folkrace-tv.

När jag åkte hem från plåtningen funderade jag lite i bilen. Har jag inte sett Jonas i ett antal

roller inom folkrace? Framför allt i bandet Misty Orchestra som bara kör folkracelåtar?

Så det blev en spinoff, och Jonas var inte sen att tacka ja. Finns det en chans att promota sitt älskade folkrace så tar han den, och här sitter vi nu på ett fik i Borlänge och pratar folkrace.

JONAS VÄG IN i motorsporten var genom god uppfostran. Han hängde helt enkelt med sin far och farbror på tävlingar i rally, rallycross och folkrace.

– Jag visste inte skillnaden då, förklarar han. Men det var fränt med bilar som sladdade!

Det egna folkracelivet började

1999 hemma i Björbo. Det blev dock en kort karriär.

– Med Saab, skrattar han. Det får man inte ens räkna. I Björbo kör alla Saab, inte konstigt att man slutar då ...

Det är förstas inte hela sanningen. En massa annat kom emellan. Turnerande och tv, bland annat. Du känner säkert igen Jonas som den korpulentare halvan av duon Hjalte och Heavy som jagades av Lasse Kronér kors och tvärs genom landet i tv-programmet På rymmen.

Efter att de gjort succé genom tv-rutan blev det skivor och turnéer, något som fortsatt med banden Dökött och Mimikry.

– Intressena krockar när man spelar musik, suckar Jonas.

NÄR VI PRATAR igenom alla Jonas folkraceroller inför fotograferingen vill jag även ha en bild på honom som folkracemekaniker, men där blir det stopp.

– Jag vet ju i teorin hur det fungerar. Hur bensin blir till gas, det smäller och bakhjulen snurrar. Men jag hatar lort och rost där allt sitter fast som en enhet, jag har inget tålamod med sådant.

Då kan man tycka att Jonas valt fel sport, men bra kompisar brukar se till att hans bilar fungerar.

– Ber jag om hjälp så får jag hjälp, berättar han. Men jag vill



Ingen flyttar på Heavys BMW 5-serie hur som helst. På bilden är det Mikael Hedberg (29) och Patrik Westerlund (109) som gör gemensamma ansträngningar.

FOTO: NICLAS ALFREDSSON



"Jag har fått en hel mediekoncern från att inte veta vad folkrace är till att översta ledningen i Bonnier Media kommer in på mitt kontor och pratar folkrace!"

► inte vara den där som ber om hjälp jämt.

Återkomsten som förare var 2012 och sedan dess har det varit uteslutande bakhjulsdrivet, gärna BMW.

– Hade en 525 som höll mer eller mindre tio tävlingar.

Jonas tycker att det är för lite BMW i folkrace.

– Det är dessutom budfritt, menar han. Det var ingen som budade på tio tävlingar!

Mer sladd än fart är filosofin, han placerar sig oftast i mittfältet.

– Vinner heat kanske var tionde gång, berättar han. C-final ibland, ibland inte.

Placeringar har inte högsta prioritet.

– Absolut noll viktigt, men det är förstås roligt – framför allt får man köra en gång till om man går vidare till någon final.

Vad är det som är så kul med att köra, då?

– Närbakkontakten. Att jaga och vara jagad. Lyckas jag någon gång ta starten är jag bara nervös och rädd.

Idag har Jonas ingen egen bil, andra saker i livet fick prioriteras.

– Lite symboliskt, filosoferar han. Jag sålde den 2017 och köpte barnvagn. För samma peng.

FOLKRACEFOLK är dock i grunden givmilda, så det händer att han får låna bilar mellan varven. Så hjälmen är inte lagd på hyllan.

Vi fortsätter att beta av Jonas många folkraceroller, och nu är vi framme vid den kanske mest udda. Folkrace-sång-och-dansman i Misty Orchestra. Hur kommer man på att starta ett band som bara gör folkracemusik?

– När vi gjort På rymmen skulle vi spruta ur oss låtar för att fylla skivor. Då gjorde vi en låt som hette "Folkrace", den har blivit något av en hymn.

I sitt band Dökött gjorde Jonas en speciallåt till Motala-festivalen 2012, och den gick så bra att han inte såg någon annan utväg än att starta ett renodlat folkraceband.

– Då hade man ett band till och ännu mer att göra, menar han.

När "vanliga" band drömmer om att stå på Hultsfredsfestivalens scen har Misty Orchestra en annan publik.

– Spelar man i folkraceband är det Vimmerby. Men det är inte så stor konkurrens ... Och vi kan inte spela på krogen som andra band, det ska vara i en folkrace-depå!

MUSIKSTILEN ÄR ... spretig. Det är lite av grejen. I sitt mer seriösa musikliv spelar Jonas punk men i Misty Orchestra får han ta ut svängarna och skriva allt från reggae till dansband och till och med en psalm, så länge låtarna handlar om folkrace.

Det här med folkrace-tv känns intressant, berätta!

MÅNGFACETTERAD FOLKRACEENTUSIAST



Att jobba som speaker på tävlingar faller sig naturligt för Heavy som gillar att babbla om folkrace, och som dessutom har ett brett kontaktnät och känner de flesta inom sporten, vilket ger ett bra underlag när det ska snackas. Och där kryssar Jonas i alla rutor.



Mimikrys trummis Jonas "Heavy" Stentäpp. Men i Misty Orchestra är han både låtskrivare, sångare och kompgitarrist. Här får han blomma ut i alla tänkbara musikstilar, så länge det handlar om folkrace. Ses och hörs i en folkracedepå nära dig!



Som förare håller sig Jonas i mittfältet. Vinner heat ibland, men oftast inte. Körstilen är mer bred än snabb, och favoritbilen är bakhjulsdriven – gärna en BMW. Den senaste bilen såldes 2017 och pengarna omvandlades till en barnvagn. Folkrace är trots allt inte allt i livet.



Klubbarna har alltid svårt att få tag i tillräckligt med funktionärer, något som i Jonas värld är konstigt – han är själv hellre funktionär än att bara sitta och glo. Om han inte jobbar med Folkrace-tv eller har något annat engagemang står han gärna i en flaggposter.



Finns det tid över, vilket det alltför sällan gör, finns det enligt Jonas inget bättre än att hänga på husvagnen och dra iväg på någon folkracefestival, knäppa en kall öl och driva runt planlöst i depån och mysa dagen innan race. Det är livet på en pinne!

– Av alla mina roller är det den här jag är mest stolt över och lägger mest tid på.

Verksamheten byggdes upp från noll. Jonas jobbade som nöjesjournalist på Dalademokraten. Folkracebevakning ingick inte i arbetsuppgifterna, men han sprang mycket på folkrace på fritiden.

– Jag började filma när jag ändå var på plats och fick många tittare.

Det här sammanföll med att Mittmedia, som då ägde Dalademokraten, började med livestream på sina tidningars webbplatser.

– Ingen tidning fattade någonting, minns Jonas. Jag gjorde första livesändningen i Borlänge 2015 och hade skitmånga tittare.

JONAS KÄMPADE på och byggde upp en stabil tittarbas, men när beslutet om betaltvägg kom 2017 blev han livrädd.

– Alla gnällde på alla håll, berättar han. Men inte folkracevärlden. Det var underbart, jag är sjukt tacksam!

Med tiden breddades upptagningsområdet till bland annat Gästrikland.

– Jag har fått en hel jävla mediekoncern från att inte veta vad folkrace är till att översta ledningen i Bonnier Media kommer in på mitt kontor och pratar folkrace!

Att göra folkrace-tv är dock inte lika glamoröst som när SVT drar in med OB-bussar och sminköser. Jonas och hans filmare Fredrik sköter allt själva.

– Drar 170 meter kabel klockan fem på morgonen, bara att hitta ström ... Vi har lärt oss mycket under de här åren!

PRODUKTIONERNA blir bättre och bättre, man tar in ljud från speakern, lägger in reprisar och färdiga inslag. På vissa tävlingar kostar man även på exempelvis en separat intervjukamera.

– Ibland blir vi lite tagna av hur bra folkracefolket tar emot det, berömmar Jonas. Klubbarna bygger kameratörn och kastar på

oss smörgåsar, de kämpar för att vi ska kunna filma!

Som en naturlig fortsättning på folkrace-tv kom även speakeruppdragen. Kände folkrace-speaker Mikael Hjelm är ofta speaker på tävlingarna som Jonas filmar på.

– Varför ska jag stå vid kameran och fylla i när han är tyst? Det är bättre att samköra!

Prata har han ju inga problem med, och genom sitt gedigna folkraceintresse har han lärt känna de flesta förarna så det finns ett bra underlag att snacka utifrån.

– Det är kul, äta hamburgare och babbla. Jag gillar att prata!

HAN HAR heller inga problem att rycka in som funktionär, problemet är väl snarare att hitta tiden till det.

– De gånger ingen annan roll tar över är jag gärna funktionär. Klubbarna har alltid svårt att få tag i funktionärer men jag åker hellre på tävling som funktionär i stället för att bara stå och titta.

– Synd att inte fler tycker det, fortsätter han. Jag började som funkis långt innan jag började köra.

Den rollen som är absolut svårast att hitta tid för är också den enklaste rollen. Folkrace-supportern.

– Det är svårt att hitta tävlingar där jag inte har något annat engagemang. Det skulle vara festivaler, men där har vi ofta spelningar.

Om tiden fanns skulle Jonas gärna åka på tävlingar mycket mer.

– Det finns inget bättre, drömer han sig bort. Ta husvagnen, komma dit fem på eftermiddagen dagen innan race, knäppa en kall, ta sin första lov runt i depån ...

Du börjar förstå vad Jonas Stentäpp brinner för, va? Det här är kärlek på riktigt, en livslång sådan.

– Jag trodde att jag skulle bli less men ju mer jag är på folkrace desto roligare är det, bedyrar han. Som en drog, ju mer man stoppar i sig desto mer vill man ha. Men det är en bra drog! ●



Folkrace-tv är numera ett etablerat begrepp och till och med höjdarna i den stora mediekoncernen som Jonas jobbar för kommer in på hans rum och pratar folkrace. Allt började med en enkel kamera och har med tiden utvecklats till alltmer proffsiga produktioner.



När han är ute på fältet och jobbar med produktionen av folkrace-tv är det inte enbart filmning av loppet som gäller, många gånger jobbar han även med intervjukamera och mikrofon för att ta förarna på pulsen direkt efter en målgång när svett och adrenalin formigen rinner ur hjälmen och ångan är uppe.



Dragracing 2021

8-9 Maj	Installid	Gardermoen N
14-15 Maj	Installid	Vårgårda S
15-16 Maj	Installid	Kauhava F
22-23 Maj	Installid	Tallhed S
28-31 Maj	Installid	Santa Pod UK
5 Juni		Motopark F
10-13 Juni	Installid	Tierp Arena S
18-19 Juni		Gardermoen N
25-27 Juni		Tallhed S
3-4 Juli		Haapsalu E
9-11 Juli		Piteå S
8-10 Juli	MVC EDRS Pro	Kauhava F
16-17 Juli		Fällfors S
23-25 Juli	MVC EDRS Pro	Sundsvall S
7 Augusti		Kauhava F
5-8 Augusti	MVC EDRS Pro	Gardermoen N
12-15 Augusti	MVC EDRS Pro	Tierp Arena S
21-22 Augusti	Installid	Lindesberg S TDD
21-22 Augusti		Tallhed S
28-29 Augusti		Kauhava F
27-29 Augusti		Sundsvall S
27-29 Augusti	Installid	Hoekenheim D
3-4 September		Mosten DK
4-5 September		Haapsalu E
9-12 September	FIA	Santa Pod UK
10-12 September		Gardermoen N



www.dragracingeurope.eu

Ambitiösa östgöt

Trots att de ännu bara är talangfulla tonåringar har Wilmer och Junior Jonsson från Mantorp haft förarlicens i tiotalet år. De började köra karting i Cadetti-klassen som sjuåringar och prövar sig nu fram för att hitta "sin" sportgren.

Wilmer tror sig via racing i Renault Junior Cup ha hittat rätt efter en lyckad premiärsäsong i Ungdomsrally, medan lillebror Junior ska köra Legends Cup parallellt med sitt huvudfokus att jaga ny SM-titel i karting.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Snabba fakta JUNIOR JONSSON

Född: 2006-10-11.

Längd/vikt: Cirka 180 cm/65 kg.

Utbildning: Går i åttan, siktar på grävmaskinstyrket.

Hobby: Träffa kompisar.

Tränar: Löpning och gym.

Klubb: Västra Östergötlands MK.

Musiksmak: Inte rock, blues. Vanlig pop, lite hiphop.

Äter helst: Kött och potatisgratäng.

Dricker: Pepsi Max.

Läser/läst senast: Bilsport, Rally&Racing.

Senast sedda film: Netflix-serien Peaky Blinders.

Tävlingsdebut: Karting 2013 (Cadetti), racing 2021 (Legends).

Kartar jag tävlat i: Cadetti, Micro, Mini, J60 (ett race), J125, S125, OK, OK. Tränat KZ i Järfälla hösten 2020.

Andra sporter: Truppgymnastik (tidigare).

Privatbil: Kollar efter A-traktor – färdig eller för bygge.

Sportslig framtidsdröm: Bli proffs i motorsport.

Styrka som förare (enligt pappa):

Fokuseringen.

Förebilder: Lando Norris, Johan Kristoffersson.

Meriter: JSM-guld i karting Junior 125 och segrare svenska Rotax Junior-serien (2020) slutsegrare i MKR 2017 (Mini) och 2018 (Mini) juli 2016-september 2018 pallplats i varje tävling under två och ett halvt år.

Junior och Wilmer Jonsson med sina tävlingsredskap hemma i trädgården på Viby Postgård utanför Mantorp.

Bilfakta

TONYKART-CHASSI FRÅN SODA

Ärsmodell: 2020.

Tävlingsklass: Senior 125 (S125)/OK.

Motor: 125 cc, encylindrig, 2-takt, vattenkyld. Fabrikat Rotax/AME X30 i S125/Vortex i OK.

Effekt: Ca 30 hk i S125/Ca 45 hk i OK.

Transmission: Elstart och centrifugalkoppling i S125/Direktdrift i OK.

Hjulupphängning: Nej.

Däck: Enhetsdäck.

Bromsar: Skiva på bakaxeln.

Vikt med förare: 165 kg (Rotax)/163 kg (X30)/150 kg (OK).

Toppfart: Cirka 110 km/h i S125/120 km/h i OK.

Bilen byggd av: Tonykart OTK.



Wilmer bangar inte för att ge sig in under huven, här under övernsikt av Jocke, som ofta finns med även på serviceplatsen när det är dags för rallytävling.



Junior får i sin modellbil en pappa som inte bara hjälper honom med karting, utan även med allt annat som rör bilen. Här i verkstaden, där Wilmer och Junior ofta hittar på nya idéer.

abröder

Bilfakta

Årsmodell: 1992.
Tävlingsklass: VOC Mekonomen, Ungdomsrally.
Motor: Optimerad enligt VOC-reglementet av Kenneths Motor.
Transmission: M45 växellåda, 4.10 slutväxel.
Hjulupphängning: Bilstein stötdämpare.
Fälgar: Original.
Däck: Yokohama/Kumho.
Bromsar: Original med Mintex belägg.
Bilen byggd: 2015 av Mattias Andersson med vänner – helt nedplockad, karossen vattenblåstrad.

Snabba fakta WILMER JONSSON

Född: 2004-08-12.
Bor: Mantorp.
Utbildning: Går naturvetenskap årskurs 1 på Berzellusgymnasiet i Linköping.
Hobby: Ungdomsledare inom kyrkan och aktiv i Försvarsutbildarna.
Klubb: Västra Östergötlands MK.
Kartläsare/instruktör: Mattias Andersson, Västra Östergötlands MK.
Mekaniker: Pappa och Jocke.
Musiksmak: Våldigt blandat men inte hiphop och rap.
Äter helst: Tacos.
Dricker: Pepsi Max.
Läser/läst senast: Skolböcker och internetforum.
Senast sedda film: Drive to Survive.

Tävlingsdebut: Karting 2011 (Cadetti), racing 2017 (Renault Junior Cup), rally 2020 (Ungdomsrally).
Andra sporter: Boxning (tidigare).
Tränar: Motionslöpning.
Sportslig framtidsdröm: WRC högsta drömmen.
Styrka som förare (enligt pappa): Perfektionist.
Största framgång: Ungdomsrallyseger i LångbergSprinten.
Förebilder: Pappa har gett mest motorsportinspiration och till viss del Junior.
Meriter: Fjärdeplats i ena racet i Västkostoppet 2018 (Renault Junior Cup), pallplatser i Ungdomsrally.

Bonusmamma Emmeli är starkt engagerad i familjens tävlande. Men när Wilmer, Junior och pappa Lars är ute i garaget, passar hon på att lägga tiden på sitt arbete – som för närvarande görs mycket på distans.

Liksom många av de som börjar köra karting i unga år är Wilmer och Junior Jonsson uppvuxna i en bilsportfamilj.

– Så långt tillbaka vi kan minnas ville vi själva börja köra, berättar de.

– Uppväxten underlättar självklart för dem, påpekar pappa Lars "Cykelhandlar'n", gammal duktig rally- och racingåkare, tidigare Midnattssolsrallygeneral och nu projektledare för Svenska bilsportförbundets rekryteringsarbete.

I Lars egen bakgrund finns föräldrar utan motorsportintresse.

– Det var cykel och cykelsport som gällde. Bilsport hade jag inte möjlighet att börja med förrän jag gått ut skolan och börjat arbeta.

– Men att ha en aktivitet tillsammans i familjen är bra minnen jag tagit med mig och viktigt för oss nu, liksom för många andra bilsportfamiljer inte minst i kartingen.

Å andra sidan finns ju exempel på att föräldrarnas intresse sätter press på barnen.

– Det har vi inte känt, säger Wilmer och Junior med eftertryck.

– Nej, det hoppas jag, flikar pappa Lars in.

– Mina två äldsta barn, nu utflugna, har inte haft något motorsportintresse. Men Wilmer och Junior var entusiastiska från första stund, när de fick testa gokart.

BILSPORTFRÄLST har även bonusmamma Emmeli blivit.

– Och inte bara som matmor i depån. Jag kan inte sitta still, måste engagera mig och då får man snabbt uppdrag. Jag var föreningsmänniska redan innan jag träffade Lars och nu har jag varit både ordförande i kartingsektionen i Linköpings MS och tävlingsansvarig på Sviestad, berättar hon.

Wilmer och Junior var från späda ålder med när pappa rejsade Formel Vee i Racerhistoriska och rally-Swift GTI i Suzuki Cup.

– Bäst minns jag att jag fick sitta i pappas gröna Suzuki, när den rullades ned från släpet, säger Junior.

– Sedan var ju karting den bilsport jag och Junior kunde börja tidigast med, påpekar Wilmer.

– Men karting kunde jag inget om och en del av det jag visste från racing och rally stämde inte i karting, säger Lars.

Många träningsdagar och -kvällar har det sedan dess blivit på hemmabanan Sviestad i Linköping en halvtimme bort.

WILMER KÖRDE karting i Cadetti, Micro och Mini, men tog sedan steget till fullstor bil och tävlade redan som 13-åring – med åldersdispens – i Renault Junior Cup.

Då monterade Lars in passagerarstol till testhelgen före säsongstart och coachade Wilmer



Mattias Andersson.

via intercom. Under säsongen nyttjades enkel gps-dataloggning och ombordfilmer för att vässa körtekniken.

Efter två racingsäsonger kände han sig färdig med klassen och var samtidigt sugen på en ledig sommar.

– Så förrförra året blev det konfirmation, kompisarna och extrajobb på macken i stället, i väntan på att ha åldern inne för Ungdomsrally, berättar Wilmer.

FÖRRA VÅREN köpte familjen en välbyggd VOC-Volvo 940 av pappas klubbkompis Mattias Andersson.

– Ofta brukar ju papporna åka med sina söner i Ungdomsrally, men själv är jag åkrädd. Så när Mattias ställde upp som co-driver och instruktör blev det en bra lösning, konstaterar Lars.

Trots pandemin hann duon med fem tävlingar under fjolåret – fyra sprintar plus hemmaracet Marknadsnatta. Placeringsmässigt facit blev 2-2-3-1-6 – i snitt 2,8 och bättre än Juniors svit 2020.

– Vi kör ju utan noter, men Mattias är en väldigt aktiv instruktör på sträckorna och tipsar typ "här kan du hålla trean, det kommer att driva bra ut i svängen" eller "här bromsade du för tidigt", säger Wilmer.

– Med hans hjälp kunde jag också fokusera på ett steg i taget och körde mer effektivt för varje tävling.

FÖRUTOM lite test på grusbitar inne på Mantorp-området, hade Wilmer aldrig kört på grus innan första tävlingen.

– Men det är underbart skoj, liksom att försöka läsa kurvorna på vägar man aldrig kört.

– Det har ju också varit en stor omställning att gå från den lilla, framhjulsdrivna Clion till den stora, bakhjulsdrivna Volvon.

– Men i båda är det viktigt att få med sig farten genom kurvorna och i Volvon börjar det fungera bra att binda ihop svängarna och åka på "rotation" – med lagom sladd. Kör man snåla racing-spår, så får man ju problem om en sväng nyper.

Vi frågar Mattias Andersson som själv varit en riktigt duktig VOC-åkare och började sin karriär som kartis åt sin pappa Tomas. Hur kör Wilmer?

– Han körde bra från första början. Snabba svängar funkade direkt och sedan har han blivit bättre och bättre på att våga hålla i och koppla ihop kurvorna, när det är bökigare.

Så länge pandemirestriktionerna fortsätter blir det inga tävlingar för Wilmer, bara träning till exempel på Sviestad där det finns både grus- och asfaltslingor.

– Annars har vi tittat på Bilsport Rally Cup och RS-serien här i Östergötland som möjliga serier, säger Lars.

Wilmer, vad är bäst med rally?

– Att köra mot klockan och slippa kolla i backspegeln och försvara position in i svängarna. Det har också stor charm att inte veta hur vägen ser ut runt nästa kurva.

– I racing var fajten kul, i rally är det själva körningen. Jag känner mig åtminstone just nu bättre på att tävla mot klockan, men uppskattar allt som har motor och fyra hjul, så det är inte säkert att det bara blir rally framöver.

Att tävla i WRC är visserligen högsta drömmen. Men huvudsaken är att på något sätt kunna hålla på med motorsport.

Efter studenten om ett par år tänker Wilmer göra värnplikt och sedan kanske fortsätta som yrkesmilitär. En gammal dröm är att bli stridsvagnsförare.

– Jag vill i alla fall inte sitta på kontor och göra samma saker varje dag, summerar han.

HELT INRIKTAD på att försöka bli proffsförare är däremot Junior.

– Formel 1 kan ju vara en dröm, men det finns många andra mästerskap och serier inte minst i racing där man också kan bli proffs, påpekar han.

Junior är två år yngre än Wilmer och när han började kartingtävla hade pappa Lars lärt sig mycket av sportgrenens hemligheter. Sedan några år tillbaka kör Junior i Soda-teamet.



Wilmer luftar 940-VOC:en med en testrunda på grusslingor inom Mantorp Park-området och bjuder lillebror på en åktur.

Junior styr mot sin hittills främsta seger – finalen i Junior 125-klassen vid fjolårets karting-SM på Åsum Ring i Kristianstad.

– Där har jag fått mycket hjälp av Stefan (Carlqvist) och de andra för att bättra körtekniken och hitta bästa inställningar av våra Tonykart-chassin, säger han.

– Till exempel när jag inte fattade hur man bäst skulle köra däcken, att Mojo som vi har i Rotax-serien kräver lugn, stabil körning medan LeCont i Junior 125 (J125) kan köras med lite mer attack och sladd.

Ifjol blev Junior SM-vinnare i J125-klassen och vann Junior-klassen i svenska Rotax-serien. Det senare gav en plats i världsfinalen i Portugal.

Pandemin stoppade världsfinalen, men Junior var nere och

körde genrepet en dryg månad innan, då med KH Racing och Birel-chassin.

– Där använde vi mer dataloggning och hittade tid genom jämförelse med en teamkamrat, som i regnet bland annat åkte lite annat spårval i en snabb kurva och då kunde släppa gasen lite senare.

Sedan den tävlingen i december har Junior bara tränat på hemmaplan, mest på Sviestad. Då har det bland annat gällt att köra in och jämföra nya Rotax- och IAME X30-motorer inför satsningen mot sommarens SM – i Senior 125 eller möjligen OK-klassen.

– Som det ser ut nu blir det kanske inga kartingtävlingar före SM i Rasbo i början av augusti. Närmast väntar vi därför på att Rasbo ska öppna sin förlängda och breddade bana för träning, säger Lars.

NÅGOT UTLANDSTÄVLAND har man inte satsat på hittills i år.

– Liksom för många andra motorsportfamiljer är ekonomin vårt största bekymmer. Lägg därtill osäkerhet och problem kopplade till pandemin. Därför har vi avvaktat.

Därmed passade det perfekt när östgötagrannen Bo "Bossing"

Snabba fakta

LARS JONSSON

Född: 1964-11-21.

Bor: Utanför Mantorp.

Familj: Sambo Emmeli Wulfstrand. Barnen Wilmer och Junior, samt Tinus, 25 år och Cajsa, 21 år från tidigare förhållanden.

Yrke: Projektledare SBF – rekryteringsprojektet.

Utbildning: Plåt- och svetsmekaniker.

Hobby: Bilsportpratande i radio och på evenemang.

Klubb: Västra Östergötlands MK.

Musiksmak: Rock.

Äter helst: Hemlagat.

Dricker: Öl, vin och vatten.

Läser/läst senast: Ljudböcker(!) av svenska författare.

Senast sedda film: Minns inte, länge sedan.

Tävlingsdebut: Rally 1984 (Mjölbypokalen Saab V4), racing 1992 (Peugeot 205 Rallye), historisk racing 2001 (Formel Vee).

Andra sporter: Cykel.

Privatbil: Volvo V70.



Sportslig framtidsdröm: Fler SM-tecken till familjen.

Styrka som förare: Koncentrationsförmåga och tidig med att åka snällt.

Största framgång: Klassegrar i Tulpanrallyt, Holland och Rally Bohemia, Tjeckien.

Meriter: Klassegrare i RHK-Cupen 2002 och 2003 (Formel Vee). Aldrig rullat i rally.

Snabba fakta

JOAKIM GUSTAVSSON

Född: 1961-07-13.

Bor: Utanför Mantorp – närmaste granne med Jonssons.

Familj: Söner John, 30 i år, Martin, 28 år i år. Delsbo med Mija Sjöberg, motortokig tjej från Mantorp.

Yrke: Monterar specialtruckar hos Toyota Material Handling i Mjölby, tidigare BT.

Hobby: Bilar, mopeder och motorcyklar.

Byggt ett antal gamla VW, bland annat Sveriges lägsta Bubbla – 72 cm(!) hög – ett skåp -66, Baja Bug -68 och Buggy -68 och senast en Karmann-Ghia -63. Ställt ut på BugRun sedan 1985.

Klubb: SHRA Mantorp.

Musiksmak: Hårdrock. Allt utom hiphop.

Äter helst: Raggmunk med fläsk.

Dricker: En god öl eller whisky.

Läser/läst senast: Gasoline, Wheels, Power, Bilsport sporadiskt.



Tävlingsdebut: Tidigt 1980-tal (dragracing).

Antal tävlingar (cirka): 20-tal – fördelat på 40 år ...

Andra sporter: Fotboll, ishockey före mopedåldern.

Karlsson erbjuder Junior att köra en bil i hans Legends-team, där säsongstarten sker SM-helgen 4-5 juni på Ljungbyhed i samband med STCC.

Junior som fyller 15 år först i höst blir yngste föraren hittills i svenska Legends.

– Vi har redan lagt massor av garagetid på den nylivererade USA-byggda Legends-bilen. De är inte hopskruvade med bästa passning, så det fanns åtskilligt att fixa till, berättar Lars.

Testkörningar har det också blivit, på Sviestad och Gelleråsen.

– Jättekul. En Legends är ju kort, nästan som en kart. Men det är stor skillnad att köra – med frambromsar, fjädring och vikt som rör på sig mer. Och enhetsdäcken är hårda, så man kör med mer drift än i kartingen.

Årets Legends-serie omfattar preliminärt sex deltävlingar och Junior kan fightas om både Junior-, Rookie- och totalcup.

– Så i år är det karting och racing som gäller och jag får se vart det leder. Men jag vill gärna även testa rally och rallycross

framöver, se vad jag gillar bäst och var det finns mest möjligheter, summerar Junior.

– Junior är ett koncentrationsfenomen, menar pappa Lars.

– Det är många som kan köra lika bra, men inte få ihop prestationen på tävling. Junior går in i sin bubbla och gör det han ska. När andra pappor är framme och peppar, får jag hålla tyst.

– Ja, det går inte ens att få kontakt med honom för att skaka hand och önska lycka till före start, skrattar Wilmer.

– Egentligen är vi kaxiga alla tre – Wilmer, Junior och jag – och tror vi är snabbast i familjen, flikar Lars in.

GARAGET är en viktig del av livet för de flesta bilsportare. Wilmer är med och skruvar på VOC:en.

– Jag vill lära mig hur allt hänger ihop, men tycker inte som pappa att det är lika intressant att meka som att köra.

Han är också med i kartingdepån och skruvar

Även Junior mekar – med karten i garaget och racedepån

och med rally-VOC:en när det inte kolliderar med kartingen.

– Ja, jag är oftast med, men visst sitter jag hellre bakom ratten och kör, medger Junior.

Stor skruvarhjälp har familjeteamet Jonsson dessutom av Lasses mångårige mekarkompis Joakim Gustavsson, som numera även är närmsta granne.

– Vi har båda jobbat med många evenemang på Mantorp och jag mekade åt Lasse när han körde Peugeot 205 på bana, senare med hans Formel Vee i historisk racing och med hans rallybilar.

”Jocke” är oftast på plats när det ska skruvas i garaget och på tävling. Särskilt välkommet är det när Wilmer och Junior tävlar samtidigt på olika håll.

– Jag har själv tävlat lite i dragracing, men är ingen ”kör-människa” utan trivs bäst med mekande.

Mekande har det funnits gott om tid för senaste halvåret och nu väntar Wilmer och Junior race-redo med välpreppade grejer på att pandemirestriktionerna kan trappas ned och tävlandet dra igång i full skala. ●



”Jag är väldigt imponerad av Junior – en bra ungdom och otrolig talang”, säger Bossing Karlsson (t.h.).

Bilfakta

Arsmode	----
Tävlingsklass	-----
Motor	-----
Effekt	-----
Transmission	-----
Hjul och hängning	-----
Fälgar	-----
Däck	-----
Bromsar	-----
Vikt med förare	-----
Toppfart	-----
Bilen byggd av	-----

”Egentligen är vi kaxiga alla tre – Wilmer, Junior och jag – och tror vi är snabbast i familjen ...”

Följ oss på sociala medier!

@Autoracing

AUTORACING



ALLT INOM MOTORSPORT & PERFORMANCE

Vi tillhandahåller prestanda produkter till din gatbil likväl som säkerhet, utrustning och reservdelar för föraren, teamet eller tävlingsbilen.

VI HJÄLPER DIG MED DET DU BEHÖVER VIA WEBBEN,
SÄLJAVDELNINGEN ELLER I VÅR FYSISKA BUTIK I SPÅNGA.

AUTORACING.SE



Autoracing

Kälvestavägen 104-110, 163 54 SPÅNGA



T: 08-474 50 70

E: order@autoracing.se

**SVENSK
BILSPORT**

Partner till Svensk Bilsport

Mid Sommardans

Junior SM-säsongen i rally 1981 hade inletts med Östgötarallyt i januari. Sedan dröjde det ända till mitten av juni till nästa deltävling, Midsommardansen i Ljungby.

Specialklassens favoriter Lars-Erik Torph, Mikael Ericsson och Stig-Olov Walfridsson krigade där om totalsegern och i Standard A körde Mats Holmbom från Valdemarsvik till topps i sin JSM-klass.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Andra plats i samtliga tre JSM-ronder gav senare Mats Holmbom guld i Standard A-klassen. På vintervägarna hemma i Östgötarallyt hade han vunnit A-förarklassen i sin Opel Kadett GTE, men fått stryk av en B-förare som startat längre bak i fältet med bättre fäste.

I Ljungbyterrängen förlorade Mats en sekundduell mot märkeskollegan Tommy Wengerud, Norbergs MC med fem sekunder och i den avslutande deltävlingen i Kind i augusti var en annan Kadett GTE-åkare – Anders Mattsson, SMK Tierp – två sekunder före.

Med JSM-titeln etablerade sig 22-åriga Holmbom som ett av landets stora rallylöften och tog något år senare plats i juniorlandslaget jämte Lars-Erik Torph, Mats Jonsson, Stig Andervang och Susanne Kottulinsky. Säsongen 1983 rattade Mats fortfarande GTE-Kadett och toppade med klassvinst och tredjeplats i South Swedish, sjätteplats i österrikiska EM-rallyt ARBÖ (klasstvåa), femtondeplats i finska VM-rallyt i Jyväskylä (klasstvåa) och

FÖR 40 ÅR SEDAN



• **TRE ANDRAPLATSER** gav Mats Holmbom JSM-titeln i Standard A-klassen. På stora bilden tar Valdemarsviksföraren ut svängarna för fullt i Midsommardansen i Ljungby med Björn Jöneryd som bisittare.

På bilden ovan gratuleras Mats till guld efter sista deltävlingen i Kind.

elfteplats i brittiska RAC-rallyt (klasstrea). I SM blev det sjätteplats i Internationella klassen/Grupp A.

Men efter idel brutna tävlingar säsongen 1984, lade Mats tyvärr hjälmen på hyllan medan han ännu var junior.

FÖR 30 ÅR SEDAN

• **TRETTIO STRÄCKSEGRAR** tog Kenneth Eriksson i Akropolisrallyt 1991. På ren SS-körtid var han i sin Mitsubishi Galant VR4 efter tävlingens 48 sträckor ett par minuter före slutsegraren Juha Kankkunen, Lancia Delta Integrale 16v. Men transportprick på grund av trubbel längs vägen innebar att det till slut bara blev en sjundeplats för Kenneth och hans nolläsare Staffan Parmander. Redan i Atens morgonrusning på transporten ut till första riktiga sträckan, åkte de på sju straffminuter och skador i fronten vid en seriekrock i trafikkaoset. Värma applåder mötte dock så småningom Kenneth och Staffan vid målgången, där de sågs som något av moraliska vinnare.



FÖR 20 ÅR SEDAN



• **UTLANDSJÖBB** gällde för mekartrion Göran Olsson, Tommy Fors och Jan Ljungberg varen 2001. De arbetade då hos ABT-teamet i sydtyska Kempten med prepareringen av Mattias Ekströms DTM-Audi TT – Göran med ansvar för monocoque och kupé, Tommy för bakpartiet med hjulupphängning och transmission, medan Janne höll i framvagnen med dess fjädring och bromsar. Trion tillbringade över tre månader på raken i Kempten – med en enda ledig dag och bodde i en huslänga, döpt till "Schwedenhaus".

Efter den intensiva uppstartsperioden som även innefattade de tre inledande DTM-racen, blev tempot något lugnare. För Mattias resulterade denna rookie-säsong i DTM i en åttondeplats, men redan året efter krigade den unge masen till sig en bronsmedalj.

i Ljungby



FÖR 15 ÅR SEDAN

● **SUPERSNABB** var skåningen **Patric Sundel** när en Superkart för första – och hittills enda – gången kördes i Bilsport Superstage. Perstorps-föraren klockades för 1.13,72 och slog det tidigare rekordet alla kategorier – 1.14,80 – som **Anders Gabrielsson** noterat tre år tidigare med sin Radical Pro Sport 1300. Efter några inkörningsvänder nådde Bilsports testchaufför **Tomas "Gullabo" Jansson** med 1.13,84 nästan ned till Patrics tid. Patric fortsatte några år senare sin förarkarriär i V8 Thunder Cars. Nu gällande Superstage-rekord är 1.12,84 satt 2010 av Gullabo med Nybro-föraren **Tobias Alrikssons** Radical PR6.



FÖR 10 ÅR SEDAN



● **VÄREN 2011** hade **Mikael Frisk** och hans sambo **Sofia Ydrefalk** tre spännande rallycrossbilar under preparering i Frisk Motorsports fräscha verkstad utanför Sala. Där stod Västerås-föraren **Micke Fahlströms** röda 2400-Mercedes med Volvo Evo-maskin, Strängnäs-föraren **Mikael Erikssons** Porsche 996 – där bland annat 3,6-litersmotorn skulle bytas mot en tyskpreparerad 4,0-maskin – och en Supernationell Subaru Impreza med Volvo 16v-motor, som byggdes till västeråsaren **Adam Andersson**.

50 år bland tävlings

Thore Lax långa karriär som funktionär på toppnivå

Thore Lax har mer än 50 års erfarenhet av uppdrag som tävlingsledare, domare och utskottsordförande.

Han har vikt många timmar av sitt liv åt att skapa tävlingar och möjligheter åt rallyåkare, med mottot att "den tävlande är vår kund".

Sedan ett par år har hans engagemang alltmer vidgats från rally till racing. Än har "Laxen" inte simmat färdigt i bilsportens färgstarka akvarium.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Fredagskvällen mitt i juni 1989 var ljummen. Aktiviteten utanför aluminium-företaget Sapa i Vetlanda tilltog. Toppekipagen i säsongens tredje SM-rally började återvända för omseedning och nattuppehåll efter första etappen.

Inne på högkvarteret strosade tävlingsledaren Thore Lax omkring i godan ro, iförd vit skjorta och slips. Allt hade fungerat bra så han kände sig avslappnad och hade bra koll på läget.

Genom fönstret såg han de första tävlingsbilarna parkera för natten.

Plötsligt kom Lasse Andersson småspringande med sitt vanliga finurliga leende fastklistrat i ansiktet. Lasse var en av "Laxens" närmaste män i tävlingsorganisationen.

"Gå och göm dig nu Thore. Skynda dig och göm dig."

Thore är inte känd för att hetsa upp sig i onödan. Han höjde lätt på ögonbrynen och undrade vad Lasse menade.

"Jo, om du tittar ut ser du Bruno Berglund på väg hit – med långa steg. Så nu ska du nog gå och gömma dig."

Bruno är en av Sveriges mest rutinerade och respekterade co-drivers. Den här säsongen åkte han ett mindre VM-program jämte finländaren Ari Vatanen i Mitsubishi Galant VR-4 och SM-serien med Per Eklund, i Lancia Delta Integrale. Finbesök i Vetlanda alltså!

Berglund var, och är, påläst och noga med att reglementet följs.

THORE MINNS den där kvällen mycket väl.

– Jag visste ju vem Bruno var och hade träffat honom flera gånger. Nu kom han infarande och skrek efter tävlingsledaren.

"Vad menar du med det här parc fermé-området? Det ska vara avspärrat!"

– Jo, men det är det väl, sa jag. Det är ju ATA-band runt.

"ATA-band!? Det ska inte vara några ATA-band när det är parc fermé! Om du inte ändrar det direkt, och genast talar om hur ni ska lösa detta i natt, så ställer inte vi någon bil där!"

– Så vi fick ju snabbt ringa ett vaktbolag och hyra in tre vakter, berättar Thore.

Lugnet återställdes. Sommarnatten blev stillsam och bilarna var väl skyddade. Dagen därpå blev Eklund/Berglund totaltvå efter Thorbjörn Edling/Hans Andersson och när året var slut firade Per Eklund SM-guld i Stora Grupp A-klassen.

UNDER SIN långa karriär har Thore Lax löst många knutar i rollen som tävlingsledare, domare och till och med utskottsordförande.

Han berättar att han alltid betraktar deltagarna som tävlingens kunder. Att den stora utmaningen är att skapa bra förutsättningar för de tävlande. Dessutom vill han få alla tävlingens funktionärer att känna likadant.

– Och så långt det är möjligt, har kunden rätt.

Vartannat år från 1989 fram till och med 1997 var Thore tävlingsledare för Sapa-rallyt. Ett arrangemang som han ser tillbaka på med stor glädje och som var omåttligt populärt hos landets förare och kartläsare. Dessutom skapades varje år en stor folkfest på torget i centrala Vetlanda, där tävlingen hade start och mål.

– Huvudsponsorn var inte glada när vi slutade arrangera Sapa-rallyt. En marknadskille på Sapa sa till mig att det evenemanget gav dem mest credit tillbaka per satsad krona. Men jag flyttade till Värmland och det fanns ingen som tog över tävlingen efter mig.



Att Thore Lax fått på sig fel namnskylt spelar ingen roll. Här trivs han som fisken i vattnet. Mitt under en pågående tävling där arrangemanget flyter enligt plan.



Dagen efter "parc fermé-anekdoten" 1989 kunde Bruno Berglund och Per Eklund fira andraplatsen i Sapa-rallyt framför Stadshotellet i Vetlanda.

FOTO: KAJ BACKMAN

bilar

Snabba fakta **THORE LAX**

Född: 1942.

Bor: Tillsammans med Rose-Marie i Öggestorp (två mil utanför Jönköping).

Familj: Två vuxna döttrar och ett barnbarn.

Yrke: Pensionär.

Hobby: Husbilen, promenader och gym, cykel och skidor samt engagerad i flera föreningar.

Klubb: Gränna MK.

Musiksmak: Country och sakral musik.


Läser: Bara motorrelaterat.

På nätet kollar jag: Mycket motorsport, men även annat.

Äter gärna: Husmanskost och kyckling i olika grytor.

Dricker gärna: Vatten eller ett glas vin.

Tre favoritprylar: Sportbilen, mc:n och MTB-cykeln.



"Han betraktar alltid deltagarna som tävlingens kunder. Den stora utmaningen är att skapa bra förutsättningar för den tävlande."

Lax växte upp på småländska landsbygden, en bit utanför Aneby. Något motorintresse fanns inte i släkten så han roade sig med fotboll och bandy tills han blev stor nog att ta mc-kort och skaffa motorcykel.

I 25-årsåldern lärde han känna Urban Eriksson i Tranås Motorsällskap och ställde upp som funktionär vid deras rallytävlingar. Bland annat RS-tävlingen Trandansen där han var sträckchef på en vändsträcka vid Säby. Sen starttid och många startande gjorde att han inte kunde packa ihop förrän framåt tretiden på natten.

– Urban låg på lite och tyckte att vi borde starta en motorklubb i Aneby. Så vi provade. 1969 var vi ett gäng som bildade Aneby MK. Från början hade vi inte många

förare i klubben. Men vi arrangerade lite småtävlingar som även ingick i "Femklubbars" som Höglandsklubbarna samlades under på den tiden.

THORE VAR tävlingsledare vid alla Aneby MK:s arrangemang. I mitten av 1970-talet tyckte han att det kunde vara intressant att tävla själv. Prova i alla fall. Något riktigt sug efter det hade han inte.

– Jag hade rustat upp vår familje-Saab, en röd V4-69. Monterade hasplåt och ett sådant avgassystem man skulle ha på den tiden, så bilen murrade lite mer.

Detta skedde i lönndom. Dåvarande hustrun skulle inte ha uppskattat planerna på att familjebilen skulle användas i tävling.

Thores förklaring till modifieringarna var att i rollen som

tävlingsledare kunde han ju ibland hamna på små, dåliga vägar och därför ville han skydda bilen.

Efter två tävlingar i makligt tempo, för att inte riskera V4:ans fina kondition, var han nöjd. Det blev ingen karriär som förare. Bara två försök.

Aktiviteten i Aneby MK ökade fram till 1980-talet. Både med egna arrangemang och aktiva förare/kartläsare.

Thore tyckte om att leda såväl klubben som tävlingarna. Hans ständiga engagemang gjorde honom efterfrågad vilket ledde till uppdrag som ordförande i Smålands rallykommitté (numera sportgrensansvarig).

– Vi var tre personer i kommittén och frampå höstkanten varje år bjöd vi in till öppna förarmöten. Det brukade komma

100-150 förare och kartläsare. Där berättade vi om vad som var på gång och framför allt tog vi intryck och önskemål från de tävlande. Väldigt uppskattat!

THORES GODA rykte spred sig.

Det dröjde inte länge innan han fick förfrågan om att ingå i Svenska Bilsportförbundets rallyutskott.

Självklart en fjäder i hatten. Snart efterträdde han Janne Sandström som ordförande i utskottet där han stannade i tio år.

Uppdraget handlade om att samla och ena svensk rallysport. Något som Thore tog sig an med stor lust och samma inställning som alltid.

– De tävlande är våra kunder. Jag strävade hela tiden efter att vara så öppen som möjligt och



Hur många tävlingsleder har du varit på? Thore har jobbat i har han varit om. Drivkraften i att få leda tävlingsleder och skapa något för kunder, de tävla...

att lyssna så mycket jag kunde på förarnas önskemål och tankar.

Perioden då Gunnar Elmgren var SBF-ordförande minns Thore med extra värme.

– Han var en underbar människa. Han tog emot oss från utskottet, diskuterade, lyssnade och var tydlig med att vi bestämde över sportgrenen, till en viss gräns.

Att inneha en roll i ett SBF-utskott kan jämföras med att leda ett företag. De har en styrelse över sig och som ledamot har du styrelsens uppdrag att styra sportgrenen på ett sätt som gör kunderna så belåtna som möjligt.

ETT SÅDANT uppdrag innebär självklart kompromisser. Det går aldrig att göra alla nöjda.

– Jag var på plats på de allra flesta SM-deltävlingarna, och även många andra tävlingar, för att ha regelbunden dialog med förarna. Då var jag öppen med vad som var på gång samtidigt som jag lyssnade in deras tankar. De tävlande är ju vår kund!

Den tioårsperioden var mycket hektisk för "Laxen". Förutom utskottsuppdraget fortsatte han som tävlingsledare och domare i såväl större som mindre rallytävlingar.

– Det gick åt otroligt mycket tid. Men jag trivdes bra. Inte minst är jag tacksam för alla fantastiska

människor jag mött i sporten: förare, kartläsare, teamfolk, tävlingsledare och funktionärer, berömmar Thore som skulle kunna namnge många om det bara funnits plats här.

– Vi fick många idéer från tävlingsledare runt om i landet som ville prova nya grepp i sina tävlingar. Sådant är verkligen uppfriskande. Det är inte alltid vi har haft samma uppfattningar. Men jag har varit noga med att lyssna och hålla dialogen levande.

EFTER ETT INTENSIVT decennium lämnade han utskottet. Förändringar i privatlivet gjorde att Lax flyttade till Värmland och engagerade sig i både MK Ratten och Kils MK. En period basade han för Rally Nordvärmland och ytterligare tio år senare flyttade han tillbaka till Småland.

Här har han sedan dess varit inlånad tävlingsledare för ett flertal tävlingar, bland annat smått

legendariska Novemberskölden i Nässjö.

Efter en så lång aktiv funktionärskarriär på hög nivå skulle nog många kunna tänka sig att avrunda. Thore har ju fler intressen att ägna sig åt.

Men motorsporten betyder mycket för honom. Racing-sporten, framför allt SSK-serien, har sedan en tid tillbaka velat ta del av hans erfarenheter.

– Jag är ju allätare och har ofta åkt för att titta på racing. Mantorp har jag varit på många gånger. Inte minst då de arrangerade dragracingfestivalen Sko-Uno. Och jag har besökt en hel del SSK-racing på Kinnekulle.

REDAN 2013-2014 kontaktades Lax av SSK:s dåvarande ordförande, Mikael "Laban" Ericsson.

– Han sa att de behövde domare till sina tävlingar. Men då engagerade jag mig i Rally Småland som jag hoppades mycket på. Och jag hade många domaruppdrag i rally.

Men Laban fortsatte ringa. Han kopplade ihop Lax med Anders Dahlgren. Samtalen bar frukt och 2018 åtog sig Thore ett par domaruppdrag inom racing. Åtagandet fortsatte med ännu fler tävlingar 2019 och även under det corona-drabbade 2020.

– För att kunna göra detta var det viktigt för mig att inte vara ifrån min nuvarande sambo för mycket. Rose-Marie och jag träffades 2016 och jag diskuterade igenom detta med henne.

Hon tyckte det kunde vara värt att prova, och trivdes direkt med livsstilen. Eftersom de har en husbil ser hon racehelgerna som minisemestrar. Ofta åker de till tävlingarna några dagar tidigare eller fortsätter på resande fot några dagar efteråt.

På så sätt har de sällskap av varandra hela helgerna även om Thore ägnar ett antal timmar om dagen åt racingen. När han talar om henne gör han det med värme och stor respekt.

DET SOCIALA LIVET i racing-depåerna skiljer sig mot rallyvärlden. Alla funktionärer och team är samlade på en plats. Tävlingsbilarna återkommer till depån så fort de rejsat klart.

– Jag trivs jättebra i den här miljön. Allt finns på plats utan att jag behöver åka omkring. Dessutom innebär det inte särskilt mycket jobb för mig. Tävlings-

"Vi fick många idéer från tävlingsledare runt om i landet som ville prova nya grepp i sina tävlingar. Sådant är verkligen uppfriskande."



FOTO: PETER ERICSSON

Gunnar Elmgren var en sann sportbilsentusiast som vurmade för all form av motorsport. Han var ordförande på Svenska Bilsportförbundet en period. Thore Lax trivdes mycket bra med att jobba under Gunnars ledning.



FOTO: KALLE RIGGARE/TEAMBILD.SE

Fem mycket uppskattade Sapa-rallyn som tävlingsledare ligger Thore varmt om hjärtat. Bilden är från senaste upplagan, 1997. Tomas "Gullabo" Jansson och hans co-driver Pecka Svensson vann totalt och säkrade även det årets SM-guld i klassen Stora Grupp A.

ledarna på landets banor är så duktiga att helgerna blir lugna. Vi har dialog, men jag lägger mig inte i hur de arrangerar. Påpekar bara om jag ser något uppenbart konstigt. Och det är ytterst få protester att hantera.

Dessutom får han ju möjlighet att se lite av själva rejsen. Något han alltför sällan har fått uppleva under sin långa tid i rallysporten.

THORE BERÄTTAR om sitt liv på sitt karaktäristiska lågmälda vis. Det gör att den han pratar med lyssnar. Inte en enda gång uttalar "Laxen" några superlativ om sina egna insatser för bilsporten.

Nu lever han ett lugnt pensionärsliv. Men inte stillasittande. Sedan tio år är han kontaktperson för ett trafikskadeförbundet som han träffar regelbundet för samtal, fika och utflykter. Han ägnar tid åt flera föreningar som inte alls har med motorsport att göra.

Bland annat spelar han dragspel på cafékvällar i kyrkan och sjunger i en kör i en, som han själv kallar det, "gubbaförening" i Lommaryd. I den senare samlar farbröderna in en årlig summa pengar till behövande i Afrika.

Han gör gärna utfärder med sin Mazda Miata. Eller ännu hellre motorcykeln, en Yamaha DragStar 1100 Custom. Den köpte han ny 1999 och trippmätaren visar drygt 9.000 mil i dagsläget.

Dessutom cyklar han både landsvägshoj och MTB. Vätternrundan har Thore trampat igenom många gånger och MTB:n vädrar han gärna på trevliga grusvägar.

På dessa utflykter får han chans att reflektera och minnas sina många äventyr.

– En period jobbade jag på Jonas Kruses tävlingsverkstad. Och vid ett tillfälle, när han körde Renault Mégane Maxi i SM-serien, hade han en pressvisning av teamet. Då frågade han om jag ville åka med en sväng.

"Du kan åka med så drar vi en repa och känner på't innan jag börjar skjutsa journalister."

– Första vändan tog han i. Och i andra vändan tog han i väl mycket ...

Thore vinklar handen i 45 graders vinkel, börjar skratta och berättar:

– Vi fick en sådan tvåhjulsknäck! Genom en lång kurva. Det hängde precis, precis ... Och så ramlade vi ner – åt rätt håll.

Handflatan slår ner i bordet med en distinkt duns.

Sedan fortsätter "Laxen" att bläddra i sina fotoalbum och pärmar med, oftast handskrivna, dokument från tävlingar han arrangerat.

Där finns gott om historik. Och sedan den där fredagskvällen i juni 1989 har han alltid varit noga med att parc fermé har varit låst eller åtminstone väl bevakad. ●

SIMONS SPORTSYSTEM

Svensk
avgastillverkning
och kvalité sedan
1961

www.simons.se



Aktiv dä

För drygt två decennier sedan startade Pelle Palmqvist sitt företag PPE AB. Firman säljer och levererar Yokohama tävlingsdäck, samt Speedline-fälgar, till många av landets tävlingsförare. – Hobbyn kom att bli mitt jobb, konstaterar Pelle när vi gör ett besök vid Atlasområdet i stadsdelen Brynäs i Gävle.

AV
KURT ELIASSON
(TEXT & FOTO)

PPE AB sysselsätter aktiva förare och ser till att engagerade team får tillgång till däck och fälgar. Från vänster, Jari Liiten och Pelle Palmqvist.

PPE är en förkortning av Pelle Palmqvist Engineering. Pelles rallyintresse fanns tidigt och med färskt körkort i plånboken tävlade han med en VW 1500 i mitten av 1970-talet.

Anekdoter från den tiden delar han numer bland annat med sina två anställda, meriterade rallyförarna Andreas Sjölander och Jari Liiten.

1983 startade Pelle företaget PP Såg & Borr som är experter på sågning, borrning, rivning och bilning – för att nämna några specialiteter. Många jobb utförs på landets olika industrier.

15 ÅR DÄREFTER, närmare bestämt 1998, såg PPE AB dagens ljus och inledde ett samarbete med Gävleprofilen, rallyföraren och dubbningspecialisten Björn Sjunning. Man fick i uppdrag av japanska däckfabrikanten Yokohama att ta fram ett dubbat vinterrallydäck. Sagt och gjort. De bådas kompanjonskap skulle bestå i många år.

– Vi började med 15-tums Yokohama A040-däck, skurna för hand. Körde inledande tester i Finland 1998, tillsammans med japanska tekniker och ingenjörer från England. Medverkade gjorde även Nissan Motorsport som hade planer på en större satsning med Almeramodellen i slutet av 1990-talet. Tråkigt nog kom den att frysa inne, minns Pelle.

Vinterdäcket lanserades i sin första version på den blågula marknaden strax före millennieskiftet. Ungefär fem år senare kom A040S, med ny stomme och nytt mönster – både i 15- och 16-tums versioner. PPE har fram till dags dato ansvarat för tester som möjliggjort uppdateringar av såväl stommar som gummiblandningar.

SAMTIDIGT MED vinterdäcksprojektet inleddes också ett samarbete med Yokohama Scandinavia AB gällande övriga motorsportdäck – för grus och asfalt. Göran Bengtsson är numera ansvarig på Yokohama Scandinavia och de båda företagen fortsätter sitt samspel.

– PPE var ute med egen buss första gången på Midnattssolsrallyt i Östersund sommaren 1998 och har sedan dess närvarat

Tillsammans med Nissan gjorde PPE och Yokohama inledande vintertester i Finland för A040-däcket.



ckleverantör

på samtliga SM-rallyn, utom de år det varit enhetsdäck. Vi har också funnits på plats i back-SM och Uphill cup, berättar Pelle.

Även i banracing har man i hög grad varit aktiva med däckservice – i STCC, TTA, TCR samt Camaro Cup/V8 Thunder Cars. Samma sak med rallycrossen, där Yokohama var enhetsdäck i SM under några säsonger i mitten av 2010-talet.

ETT LITE ANNORLUNDA uppdrag åt Yokohamas motorsportavdelning var att ta fram ett dubbat slicks till Monte Carlo-rallyt i början på seklet.

– Det fanns behov av ett däck som kunde fungera både på is och asfalt på samma specialsträcka. Så är det ju ofta i Monte när man kör i bergen med olika nivåskillnader och skiftande underlag.

2006 Grupp N-segrade japanen Fumio Nutahara i Grupp N-lassen i Monte Carlo-rallyt med däck som PPE gjort i ordning. Nämnas kan också att PPE servade samtliga Yokohamaåkare med buss och personal under IRC-serien (nuvarande EM) under säsongen 2010. Och man är fortfarande en hel del ute på fältet.

– Under fjolåret hade vi två rallyvintertester tillsammans med japanerna. Dessutom fanns vi med under hela SM-serien. Lägg därtill sex deltävlingar plus två testhelger i STCC, förklarar Pelle.

Under 2021 kommer man inte längre vara involverade inom elitracingen. Däremot fortsätter försäljningen av så kallade R-däck som förut, bland annat till långloppsracing. Satsningen med service på traditionella SM-serien i rally löper också på som vanligt.

SJÄLVKLART HÅLLER företaget tummarna för att tävlandet också ska kunna återupptas på nivån under SM inom en inte alltför avlägsen framtid. Coronapandemin är – och har under ett års tid – inneburit ett rejält tapp.

– Försäljningen har sjunkit med mer än hälften jämfört med tidigare år, förklarar Jari Liiten, som har hand om logistiken i företaget – och normalt sett är upptagen med att svara i telefon en stor del av arbetsdagen.

– Så här års brukar det vara fullt upp med göromål, men nu ►

”Under fjolåret hade vi två rallyvintertester tillsammans med japanerna. Dessutom fanns vi med under hela SM-serien.”



Flerfaldige svenske mästaren i rally, Andreas Sjölander, sköter dubbningen av vinterdäcken i sin filial i Piteå.



Numera hyser PPE:s rallygarage även en Skoda Fabia R5. Jari Liiten och co-driver Mikael Kjellgren gör senare i år en satsning på Rally-SM

► känns det näst intill stendött. Blev visserligen några beställningar av vinterdäck när det bjöds in till tävlingar i Strömsund, Östersund samt Hassela i slutet av vintern, men samtliga dessa fick ju sedan dessvärre ställas in.

Jari är en av två anställda på PPE och började sitt jobb i april 2018. Det var i samma veva som Andreas Sjölander packade sin last och flyttade till Piteå – där han numera i huvudsak ansvarar för dubbningen av vinterdäcken.

Jari härstammar från Bergsjö i norra Hälsingland. Han arbetade tidigare som resande maskinmekaniker och varvade detta med rallytävlande på gräsrotsnivå.

– På den tiden fanns ingen egentlig tanke på att göra karriär inom sporten, utan jag tävlade mest för att det var kul.

FRAMTIDEN skulle emellertid te sig annorlunda. Jari fick chansen att ingå i Hedemorabaserade R-Sportteamet 2018, en satsning som emellertid sprack redan efter vintersäsongen.

– Faktum är att Pelle i det läget räddade mig från att sluta tävla helt. Han hjälpte mig med sponsorer och jag fick anställning här på företaget. Jag stortrivs verkligen. Att få hålla på med det man brinner för på arbetstid – motorsport – är ju en stor förmån, fortsätter Jari, som hunnit med att fylla 26 år.

Efter JSM-guld i rally 2018 i Otrimmat 2WD, med en Ford Fiesta R2, knep han SM-guld med Mitsubishi Lancer i klassen 4WD Övriga under fjolåret.

Tillsammans med co-driver Mikael Kjellgren deltog Jari även i finska Arctic Rally i januari i år och passade då på att testa det nya Yokohamadäcket A057, som successivt utvecklats under de senaste två åren. Däcket har en bredare slitbana jämfört med A040S – 150 millimeter mot 110. Ett test som föll väl ut.

TILL ÅRETS SÄSONG står även en nyligen införskaffad Skoda Fabia R5 till Jaris förfogande i rallygaraget, beläget ett knappt stenkast från PPE:s lokaler. Den ska han styra i "traditionella" rally-SM, som i nuläget planeras inledas i mitten på augusti månad – efter att pandemin liksom förra året stuvat om i den ursprungliga kalendern. Ett test hos Pål Grande i Rissna hann Jari och Mikael med i början av mars månad.

– Verkligen kul att få köra en R5 under tävlingsliknande förhållanden. Riktigt häftigt och en dröm som går i uppfyllelse!

Sikte på ny medalj?

– Egentligen inte. Motståndet blir tufft och jag behöver lära mig bilen fullt ut innan det blir maximal satsning. Fast det är klart, känner jag mig själv rätt så kanske målsättningen revide-

ras när hjälmen väl kommer på huvudet. Gissa om jag ser fram emot detta, säger Jari och ser lite underfundig ut.

Innan SM-premiären Killingen i Kil är tanken att också ratta Mitsubishi i asfalt-SM.

– Jag är inte så duktig på asfalt, enligt mig själv. Men det ska bli intressant att se hur långt det går att komma.

ANDREAS SJÖLANDER flyttade från Gävle till Piteå för tre år sedan, men har fortfarande anställningen kvar på PPE. Han huserar i en filial med huvudsaklig uppgift att dubba vinterdäcken, en syssla som han alltså tagit över från Björn Sjunning. Dubbandet gäller alltmer A057-däcket, även om A040S fortfarande finns med i bilden.

– På grund av pandemin har arbetsdagarna sett lite annorlunda ut än som var tänkt. Men

det finns att sysselsätta sig med och det gäller ju att arbeta upp ett lager till den dag då tävlandet kommer i gång igen. Det hade nog blivit lite besvärligt att hinna det i år om det rört sig om en normal säsong, säger Andreas.

Och till skillnad från Jari och Pelle har han numera lagt hjälmen på hyllan efter SM-guldet i 2WD-klassen i sommarsprinten i Norrköping 2016 – samt silvret i samband vintersprinten i Piteå tidigare samma år. Vid båda tillfällena fanns sambon Sofie Lundmark med som co-driver. Andreas har även ett SM-guld i Grupp N 2WD från 2008 och två JSM-guld från 2007 och 2008 på meritlistan.

Om hjälmen ska få ligga kvar där den ligger, eller inte, får framtiden utvisa.

– I drömmen finns väl en comeback, men det är ju inte precis gratis med rallytävlande. Dessutom ska tiden finnas. Men vi får se ...

Hur ser då framtiden ut för PPE AB?

– Tja, för min egen del hoppas jag hänga med några år till förstås, förutsatt att man håller sig pigg, säger Pelle som inom kort fyller 65 år.

Pensionsålder med andra ord, men livet i gungstol, spelande bingo, är inget som direkt lockar en arbetsmyra.

– Nej, bilsporten har ju förgyllt min tillvaro större delen av livet så det kan gärna få fortsätta ett bra tag till, säger han en smula eftertänksamt.

Men kanske kan herr Palmqvist i alla fall unna sig ett lite lägre tempo jämfört med tidigare. Och få mer tid till det egna rallytävlandet – om än numera inte på fullt så blodigt allvar utan mer för att stilla den värsta abstinensen i högerfoten.

– Andreas och Jari fixar redan nu det mesta i företaget utan min inblandning. Så visst kan jag tagga ner med gott samvete, avslutar Pelle Palmqvist.

Pelles förarkarriär fortsätter

Även om det egna tävlandet inte haft allra högsta prioritet under senare tid så finns fortfarande suget att sköta ratt och pedaler i en rallybil.

Och det är inte precis någon dussinkärra som tar upp en av platserna i Pelle Palmqvists rallygarage.

En vit Ford Escort Mk II – med beteckningen RS1800, försedd med 265 hästars BDG-motor.

AV KURT ELIASSON (TEXT)

Själva bilen är byggd i Finland på enbart nya delar, medan motor och drivlina är införskaffade i England.

– En potent bil som kräver sin man. Inte minst i avsaknad av servostyrning, konstaterar Pelle.

Som tidigare nämnts inledde han karriären för drygt 45 år sedan i en VW. Därefter blev det Opelmodeller av olika slag – Kadett-Rallye, Rekord, Ascona B samt Kadett GSI 16V (Grupp N) fram till och med 1991. Även Audi 80 Quattro fanns med i bilden under några säsonger i slutet av 80-talet.

– Karriär, kan man kalla det så? För några jätteframgångar har det ju faktiskt inte blivit, funderar Pelle.

Tja, allt är ju relativt. Klasseger i "lilla Grupp N" i Gästrikland

Runt 1991, pallplatser i South Swedish Rally 1989 samt 1990, samt ytterligare ett pallbesök i samband med Silvernatten i Skellefteå 1991 – samtliga tävlingar ingående i SM – är knappast något oävet facit. Lägg därtill framskjutna placeringar i flera av de lokala tävlingarna i Nedre Norra distriktet.

Dessutom blev det en start i finska VM-rallyt 1989.

– Ledde faktiskt klassen den gången. Men tråkigt nog tog resan slut på klassiska Ouninpohja där vi slog sönder växellådan, berättar Pelle.

EFTER ETT UPPEHÅLL i tävlandet gjordes comeback med Mitsubishi Lancer Evo V runt millennieskiftet. Återfallet varade en knapp handfull år



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

En bil som väcker habegär hos de flesta, Ford Escort RS1800 BDG. Sug på den karamellen – visst smakar den gott? Senaste besöket i rallyskogen var EMK-kannen i Eskilstuna i september ifjol (bilden). Tillsammans med kartläsande Niklas Aneklev slutade Pelle nia bland tjoget deltagare i tvåhjuldrivna Appendix K-klassen.

och innefattade bland annat tre framträdanden i Svenska Rallyt ihop med Håkan Jacobsson.

Efter ytterligare en paus i tävlandet blev det ny återkomst i rallyskogen 2014, nu med en Opel Ascona B i Appendix K. Denna byttes året därpå till en mer potent BDG-Escort, med vilken Pelle bland annat blev klassfyra i Rally Sweden Historic 2016.

En sjundeplats i Midnattssolsrallyt 2017 bättreades till en sjätte året därpå. Till 2019 års upplaga körde Pelle sin nuvarande Escort, ihop med Mikael Kjellgren, och styrde i mål som klasstolva av 35 startande.

– Fyra starter i Svenska Rallyt och fem i Sweden Historic har det blivit genom åren. Samt fem Midnattssolsrallyn, summerar Palmqvist.

V8 THUNDER CARS

SE V8 THUNDER CARS PÅ

STCC+

LJUNGBYHED 4-5 JUNI

FÖR MER INFORMATION OM STCC+, SE WWW.STCC.SE

PERFORMANCE RACING

#9 Tomas Åkerlund
Chevrolet Camaro

YOKOHAMA

Rally & Racing

ASPEN
Fuel for professionals

NGK
SPARK PLUGS

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY



FOTO: NICLAS NILSSON/PRESSRELEASE

Rosa Rallyrattars fight mot cancer

● **I FEBRUARI** förra året fick **Camilla Andersson** beskedet som ingen borde behöva få. Hon kände sig fullt frisk men hade drabbats av elakartad bröstcancer.

Resten av året blev givetvis oerhört jobbigt för Camilla som är ensamstående mamma. Operation, ångest, cellgifter, panik och strålning.

Behandlingarna tog hårt på henne. Både fysiskt och psykiskt. Men hon bestämde sig för att inte låta sjukdomen vinna. Camilla var helt öppen med vad

som drabbat henne och skapade delmål att fokusera på. Inte minst fick hon ett ovärderligt stöd av sina två söner.

– Jag har lärt mig att livet kan vända på en femöring, att aldrig ta något för givet. Och cancer drabbar inte bara den som får sjukdomen, utan även alla i ens närhet.

Camillas "jävlar anamma" och stöttande omgivning hjälpte henne att hitta envishet och positiva tankar.

– Sedan några år har jag åkt som kartläsare i rally och alltid haft som högsta dröm att någon gång få delta i Midnattssolsrallyt. Det som hände mig fick mig att inse att det inte går att skjuta upp något viktigt.

Tillsammans med kartläsarkompisen **Anette Pettersson** och rutinerade mekanikerna **Johan Forsberg** och **Peter Johannesson** bestämde sig Camilla för att dra igång ett projekt.

De startade "Team Rosa Rallyrattar" med Camilla som förare och Anette i högerstolen. Syftet är att samla in pengar till Bröstcancerförbundet.

Bilen som tjejerna ska tävla med är en Volvo Amazon -65 med B18-motor och dubbla SU-förgasare. Och den har varit med förr. Så sent som i februari 2020 kördes bilen i Rallye Monte-Carlo Historique av **Dan Alvé**n/**Sven Johansson**.

– Tänk att få uppleva min högsta dröm och samtidigt kunna bidra till något så viktigt och värdefullt, säger Camilla som trots att hon fortfarande fightas mot sin egen sjukdom håller modet uppe.

– Jag är redo!

Viktor och Douglas på pallen

● **MEDAN** tävlingsverksamheten i Sverige är coronastoppad, har svenska förare tävlat flitigt nere på kontinenten. **Viktor Gustavsson** som i KZ2 öppnade med dubbla WSK-vinster, slutade trea i Super Master-serien. I samma klass har **Douglas Lundberg** – i år med vassare material från Birel – börjat kriga om pallplatser, var fyra i WSK:s Euroseriepremiär och trea i Margutti-trofén, båda på Lonato-banan. **Sebastian Hedin** blixtrade till med bästa tidskörning och en heatseger i X30 Senior-klassens Euroseriepremiär i Belgien och **Norton Andreasson** har emellanåt varit snabb i WSK:s OK-klass.

Men bäst har det gått för svenskriften **Arvid Lindblad** – rookie i OK-klassen – som i WSK:s Euroseriepremiär vann både tidskörning, kvalheat, semifinal och final. Arvid körde även hem slutronden i WSK Super Master-serie och blev tabelltre, samt dominerade träning och kvalkörning vid EM-genrepet i belgiska Genk.



FOTO: RALLYX NORDIC MEDIA OFFICE

Skrällseger i RX Nordic-premiär

● **JAMAICANEN** **Fraser McConnell** (mitt i bilden) stod för en skräll när han vann årets första SuperCar-race i RallyX Nordic. Premiärhelgen genomfördes i början av maj på danska Nysumbanan.

Tuffast motstånd stod trefaldige världsmästaren **Johan Kristoffersson** för. Det var också han som vann andra finalen och som gick upp i tidig tabelledning.

Tommi Hallman var bäst i SuperCar Lites, **Simon Tiger** var starkast i 2WD-klassen, **Sebastian Enholm** tog ledning i CrossCar medan **Lukas Andersson** åkte hem med flest poäng i CrossCar Junior.

Direkt efter att den här tidningen sändes på tryck kördes årets andra tävlingshelg i RallyX Nordic.

Syskonen Bäckman kör WTCR

● **SYSKONEN** **Andreas** och **Jessica Bäckman** från Boden tar i år steget upp till VM-serien WTCR – FIA World Touring Car Cup.

– Ett av mina största mål i karriären har varit att ta mig till TCR:s högsta topp, FIA WTCR. Att jag nu kan meddela att jag nått det målet känns överkligt, säger Jessica.

Båda ska tävla med italienska Target Competition i var sin Hyundai Elantra N TCR.

Säsongen startar första helgen i juni, på Nürburgring i Tyskland. Årets åttonde och sista tävlingshelg körs i Macau tredje helgen i november.

Förutom att Jessica blir den första kvinnan någonsin i WTCR blir duon unika som första syskonen som tävlar samtidigt i serien.



FOTO: GRUPPE C PHOTOGRAPHY/PRESSRELEASE

Grattis till tävlingsvinnarna!

● **I BILSPORT RALLY&RACING** nummer 2/2021 fanns en frågesport med inspiration från racingvärlden. Bland de inskickade, rätta svaren tävlade vi ut tre helårsprenumerationer av BilSport Rally&Racing.

Vi säger stort grattis till: Knuth Andersson, Sjöbo, Göran Hermansson, Linköping och Yvonne Karlsson, Skultuna.

Rätta svar är följande: 1–A (Elkhart Lake), 2–B (Caterham), 3–C (1999), 4–A (Stefan Johansson), 5–B (Mjölke), 6–B (Asea), 7–C (Abba), 8–C (Cecilia), 9–B (Joakim Bonnier), 10–C (Sex hjul).

Folkkrace 40 år

● **40 ÅRS** folkkracetävlande i Sverige har så klart skapat en mängd spännande, dråpliga och minnesvärda situationer.

Skriv några rader om ditt speciella folkkraceminne. Skicka med en bild som du har rättigheterna till.

Det kan bli mycket läsvärt och vore kul att publicera under jubileumsåret 2021.

Vi ser fram emot ditt bidrag. Mejlboxen är öppen! rallyracing@rallyracing.se.

Nya kartingutskottet utsett

• **ANNA "JOJO" AXELSSON**, Katrineholms MK, Magnus Petersson, Helsingborgs KK, och **Bengt Söderberg**, Lycksele MK, bildar det nya kartingutskottet. Jojo är ordförande och hennes klubbkamrat **Mikael Dagberg** blir adjungerad som sekreterare.

Jojo och Mikael är för övrigt sambor och även ordförande respektive sekreterare i Katrineholms MK och aktiva i kartingsektionen med engagemang i Mellansvenskan/MKR-serien, Jojo i tävlingsledning och Mikael som förbundstekniker. Magnus Petersson, förbundstekniker, kommer i utskottet främst ansvara för teknikfrågor, medan Bengt Söderberg – flitigt engagerad som tävlingsledare och domare – bland annat bidrar med den kompetensen.

Racing med Mattias Persson

Sansa er, Indy-fans!

JAG TROR ATT DETTA är första gången jag inleder en krönika med en uppmaning. Den är inte ens riktad huvudsakligen till er, kära läsare av denna tidning, utan representerar mer en allmän iakttagelse jag gjort främst på sociala medier (surprise, surprise) efter de inledande IndyCar-loppen den här säsongen.

Det verkar vara oroväckande enkelt för en del, ofta självupplevda experter, att kommentera saker och ting med närmast underhållande pondus – trots att personen i fråga uppenbart saknar insyn. Det slog mig inte minst efter att våra två Indy-svenskar, **Felix Rosenqvist** och **Marcus Ericsson**, drabbats av en hel del depåstrul vid ovaltävlingarna på Texas Motor Speedway nyligen.

Kommentarsfälten fylldes fort – redan innan någon av förarna ens hade uttalat sig – med besvikna inlägg och reflektioner. Det är inget fel i det, det är bara bra att idrott och motorsport engagerar, och naturligtvis ska även människor utan insyn bakom kulisserna kunna dela sina känslor och besvikelser. Vad skulle fotbollen vara utan det?

MEN – DET HANDLAR OM TONALITET. Jag kan vara besviken och upprörd över att mitt lag förlorar varje match, men som enbart betraktare skulle jag inte gå i bräsch med draget svärd och kräva tränarens avgång. Jag har helt enkelt inte tillräcklig kunskap för att bedöma om det över huvud taget skulle göra någon skillnad.

Samma sak gällde alltför många, uppenbarligen, efter IndyCar-helgen i Texas. Jag anser mig kunna dra den slutsatsen efter att i snart 15 års tid ha bevakat internationella racingevenemang (jag var även på plats i USA just under årets första IndyCar-helger – mer om det kan du läsa på annan plats i Bilsport och Bilsport Rally&Racing) och har skaffat mig en nära relation till både förare och teampersonal.

Självklart var även jag besviken över det som hände våra svenskhoppar i Texas, liksom tidigare under året och i fjol, med alltför dåliga depåstopp. Att både Marcus och Felix dessutom, varsin gång, tappade höger bakhjul gör inte att depåpersonalen framstår i bättre dager.

Att därifrån göra svepande hobbyanalyser, i stil med att teamen i fråga medvetet försöker hindra de svenska förarna från att utmana sina teamkamrater, känns dock inte riktigt seriöst. Det förekom till och med konspirationsteorier som, på allvar, menade att Ericssons team Chip Ganassi Racing avsiktligt struntat i att sätta fast Ericssons bakdäck för att kunna blockera Rosenqvist i depågatan (Rosenqvist tvingades väja när Ericsson stannade till på väg ut ur sin depåplats).

FLERA ANDRA KOMMENTARER fortsätter att jämföra IndyCar med tvåsekundersstoppen i F1, trots att alla vid det här laget borde ha insett att både teknik och regler är monumentalt åtskilda. Ericssons depågång får dessutom höra att de är överviktiga, obegåvade och oförfärdiga.

I IndyCar är depåpersonal inte bara depåpersonal. De har också ett mekanikeruppdrag och strukturerna i mästerskapet skapar förutsättningarna. Den personella dimensioneringen och fördelningen sker av en anledning. Självklart kommer **Scott Dixon** att få det bästa som Chip Ganassi Racing kan uppbringa, helt enkelt för att han är teamets bästa chans att vinna både titlar och Indy 500.

Jag lovar att varje depåteam gör så gott de kan. Om inte det räcker är det fritt fram för föraren att framföra sina synpunkter på ett sakligt sätt och försöka svarva gänget bättre samman. Annars finns alltid alternativet att se sig om efter bättre förutsättningar någon annanstans (precis som Rosenqvist gjorde när han bytte team under vintern).

Det är tråkigt när sådant här drabbar våra svenska förare, men snälla – lyft blicken. Det är inte bara "vi" som har den här typen av problem. Man ser det om man vill, eller vet vad man ska leta efter.



Välkommen att kontakta oss för mer information!

GUNNARSSON MOTORSPORT AB

Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevalle

+46(320)80690 info@igmab.com

**Anläggning för
rally- och racingverksamhet
med övernattningsmöjligheter
i norra Värmland**

**Letar du utrymme för
rally- och racingverksamhet så läs vidare.**

Här finner du en verkstad med två stora garage, omklädningsrum med dusch/wc samt konferenssal med kök och kontor.

Tre sovrum och allrum ger fina övernattningsmöjligheter. Närhet till Höljes rallycrossbana och Långflons köpcenter.

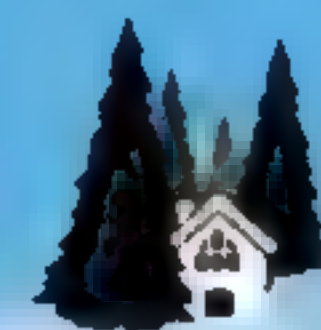
Nuvarande ägare har tränat och hållit kurser vintertid på Höljessjön.

Se mer på: **skogsmaklarna.com**

Mäklare Anna Melin-Nyström

Telefon 0563-41900

Mail info@skogsmaklarna.com



SKOGSMÄKLARNA





FOTO: GÖRAN RÖJHAGEN

Lyckad driftingpremiär på Mantorp

● **SISTA HELGEN** i april sladdade Gatebil SDC Swedish Drift Championship igång på Mantorp Park.

I Pro-klassen var Stenungsunds MS-föraren **Mikael Johansson** (bilden) en av favoriterna med en BMW M3 E46. Och han höll för trycket i den hårda konkurrensen

när han vann efter en spännande "final-battle" med **Kevin Brunberg Andersson**.

I klassen Semi-Pro överraskade **Andreas Johansson**, MK 5100, som hade målsättning att i alla fall kvala in med sin BMW E36. Det gjorde han, och efter övertygande kör-

ning stod han som segrare i tävlingen när röken lagt sig.

– Jag hade aldrig jagat en bil innan, men kände ändå att jag litade på förarna jag körde "battles" med, sa Andreas till Driftzone.se.

Andra deltävlingen körs i Sundsvall första helgen i juni.



FOTO: BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

SSK-serien fyller 50 år!

● **LANGT INNAN STCC** startade arrangerade SSK – Stockholms Sportvagnsklubb – SM i banracing, för såväl standard som formelbil.

Sedan 1971 har klubben drivit den egna SSK-serien som årligen omfattar sex till åtta deltävlingar på några av landets racingbanor. Serien består av sex egna racingklasser och har alltsedan starten samlat omkring 200 förare varje år.

Mottot är "rolig racing till rimlig kostnad". SSK-serien ska vara mästerskapet där det är förarprestationen och inte pengarna som bäddar för framgångarna.

Flertalet av Sveriges stjärnor inom racing har en gång börjat sin karriär i SSK-serien. Bland andra **Stefan "Lill-Lövis" Johansson**, **Ronnie Peterson**, **Jan "Flash" Nilsson**, **Kenny Bräck**, **Mattias Ekström** och **Björn Wirdheim**.

SSK-serien 2021

5-6 juni, Kinnekulle Ring
19-20 juni, Falkenbergs Motorbana
23-25 juli, Kinnekulle Ring
14-15 aug, Gelleråsen Arena
3-5 sept, Kinnekulle Ring
2 okt, Reservdatum, Kinnekulle

Johnsens starka EM-start

● **SANREMO RALLY STORICO** var årets EM-premiär för historiska rallybilar. Här gjorde dalaparet **Anders** och **Ingrid Johnsen** sin första EM-start sedan 2019.

Duon startade lugnt med sin Porsche 911 men ökade och blev till slut nia totalt och tvåa i sin EM-klass.

Till emotorsport.se sa Anders att bilen var för mjuk och hög för de tuffa italienska vägarna men att de haft kul och var riktigt nöjda med andraplatsen.

Italienarna **Lucio Da Zanche/Daniele De Luis** i en Porsche 911 vann totalt.

15 års avstängning för Corberi

● **FIA:S TRIBUNAL** har nu fattat sitt beslut efter storbråket under fjolårets VM-final i KZ-klassen mellan italienarna **Luca Corberi** och **Paolo Ippolito**. Corberi som bröt efter att ha blivit påkörd av Ippolito, kastade sin framstötångare mot Ippolito när denne passerade något varv senare. Efter racet utbröt sedan stort slagsmål mellan de båda och personer ur deras team.

Straffet för Corberi blir 15 års (!) avstängning, inte bara från tävlande utan även från andra roller inom internationell karting, ett extra hårt straff då familjen Corberi lever av och för kartingen. Förvisso vill vi inte se hockeyfasoner i bilsporten. Men 15 år för ett raseriutbrott som i rinksporten knappast skulle ge mer än matchstraff och några månaders avstängning är väl ändå oproportionerligt ...

Hamilton har kopplat F1-greppet

● **FORMEL 1-CIRKUSEN** har genomfört säsongens fyra första tävlingar. Mästerskapet har så långt utkristalliserats till en duell mellan **Lewis Hamilton** och **Max Verstappen**. Hamilton, som nu tagit sin karriärs 100:e pole position, har tre segrar så här långt medan Verstappen har tagit en seger och tre andraplatser.

Inför femte deltävlingen, som körs i Monaco 23 maj, leder Hamilton med 14 poäng över Verstappen.

Ung duo med sikte på guld

● **EKS JC**, som är en sammanslagning av **Joel Christofferssons JC** och **Mattias Ekströms EKS**, presenterar två unga förare inför säsongen. **Isak Reiersen** från Torsby (t.v.) kommer köra Crosscar och Arvikas **Alex Gustafsson** (t.h) siktar på Crosscar Junior. Båda har kört för JC Raceteknik Juniorteam sedan 2016 och kommer i år vara en del av EKS JC.

Duon hade en framgångsrik säsong 2020 där Alex Gustafsson blev historisk som första vinnaren någonsin i RallyX Nordics nya klass Crosscar Junior. Samtidigt slutade Isak Reiersen på en hedervärd tredjeplats i klassen Crosscar. Nu går båda för mästerskapsguld i RallyX Nordic.



FOTO: JAN KÅRE RAFÖSS/PRESSRELEASE

Rapport från SBF:s Förbunds möte

● **SÖNDAGEN** den 18 april genomförde Svenska Bilsportförbundet sitt ordinarie Förbunds möte.

Inkomna motioner beslutades i riktning enligt styrelsens förslag och samtliga av valberedningens förslag till nya styrelsemedlemmar röstades in.

Med stark majoritet röstades **Roger Engström** fram som ordförande för SBF med 30 ja-röster, 10 blanka och en avstämmd röst. Roger har varit tillförordnad ordförande sedan början av januari då **Magnus Berthling** avgått på egen begäran. Tidigare var Roger ordförande för Smålands Bilsportförbund och han har en långvarig bakgrund från föreningsarbete inom bilsporten samt mångårig erfarenhet som både funktionär och aktiv tävlande.

– Jag tackar för förtroendet och ser fram emot att arbeta med den nya styrelsen och att snabbt komma igång och ta tag i många frågor som vi har framför oss. Vi har haft det tufft den senaste tiden i bilsporten och vi måste nu lösa viktiga frågor.

Hela SBF-styrelsen ser nu ut så här: **Roger Engström**, ordförande, **Maria Björk Svensson** (vice ordförande), **Lars Stugemo** (vice ordförande), samt ledamöterna **Ninna Hansson Engberg**, **Tony Ring**, **Fredrik Wakman** och **Susanne Kottulinsky Åhlin**.

Mötet föregicks av att en förtroendevald mottagit personhot om att avgå från alla sina uppdrag inom bilsporten om den förtroendevalde inte ville att denne eller dennes familjemedlemmar skulle råka ut för något.

Ordförande Engström kommenterar:

– Svensk Bilsport tar självklart avstånd från detta handlande. Det här är inget som vi står för och inget som vi ska ha inom vår rörelse. Dessvärre har dessa kriminella handlingar träffat oss och framför allt den hotade hårt. Händelsen är polisanmäld av den drabbade och en utredning är tillsatt.

– Att ha olika åsikter inom idrottsdemokratin är inget konstigt. Men detta som nu hänt är helt förkastligt och något vi måste stävja. När det gäller den hotade delegaten står vi som förbund till hundra procent bakom och kommer ställa upp med den hjälp som önskas.



FOTO: STCC/PRESSRELEASE

Från gokart till STCC

● **DE SENASTE** fem säsongerna har **Robin Knutsson** (bilden) tävlat i gokart. 2019 körde han hem RM-silver i Senior 125-klassen.

Nu tar han ett stort steg rakt in i STCC TCR Scandinavia där han ska tävla för regerande mästarteamet, Lestrup Racing Team.

Lestrup Racing Team lanserade Young Driver Programme förra året för att skapa en strukturerad väg för unga förare att ta sig till toppen av svensk motorsport.

– Detta är en viktig milsten för vårt juniorprogram och vi är mycket glada över att ha Robin med oss, han har visat imponerande form under testerna, säger **Fredrik Lestrup**.

Fjölårets premiärvinnare, **Oliver Söderström**, fortsätter i mästerskapet för Lestrup Racing Team. Det blir hans fjärde säsong med teamet och tredje STCC-säsong. Förra året slutade Oliver på en total femteplats efter en seger och sammanlagt tre pallplatser.

Dessutom rapporteras att regerande mästaren, **Rob Huff**, fortsätter med dem i STCC TCR Scandinavia säsongen 2021 samt att **Mikael Karlsson** kör en fjärde bil för det hård-satsande teamet.



FOTO: ARMIN HADZIC

Lukas fortsätter sitt segertåg

● **MED TRE RAKA** Porsche Carrera Cup-titlar i ryggen fick **Lukas Sundahl** från Växjö en smakstart i jakten på ett fjärde guld.

Vid säsongsstarten på Ring Knutstorp 8-9 maj noterade han dubbla pole positions, snabbaste varv i båda race samt, så klart, två segrar.

– Det här var väl rätt bra, konstaterade han efteråt.

18-19 juni körs nästa tävlingshelg, då på Scandinavian Raceway.

Jubileumstidning från Bilsport Performance & Custom Motor Show

50 JUBILEUMS Special

49:-

29:- Digital tidning

50 ÅRS MÄSSOR
SUMMERADE I EN SKÖN KAVALKAD
FRÅN NOSTALGIST
TILL TRENDIGT

#BPCMS • CUSTOMMOTORSHOW.SE

Jubileumsspecial som summerar
50 år av Bilsport Performance
& Custom Motor Show i en skön
kavalkad från nostalgiskt till trendigt!

BESTÄLL DIN TIDNING PÅ:
rallyracing.se/shop

Joel imponerade i F4-debuten

● **JOEL GRANFORS** infriade de högt ställda förväntningarna inför debuten i internationell formelbil (brittiska Formel 4).

Granfors ställdes inför stora prov i omväxlande väderlek under en regndrabbad helg på Thruxton-banan. Med dessa förutsättningar radade Eskilstuna-sonen upp resultatsskivan tvåa, tvåa, åtta i de tre race – i samtliga fall från sämre utgångslägen på gridden efter ett chansartat regnkväl – och fick därmed en smakstart i den internationella konkurrensen.

Inför nästa tävlingshelg, den 12-13 juni på Snetterton, ligger Granfors tvåa i mästerskapet efter britten James Hedley.



FOTO: JAKOB EBREY/PRESSRELEASE



FOTO: MICKE FRANSSON

Vila i frid käre L-G Nilsson

● **VÄLKÄNDE OCH** omtyckte motorsportspeakern L-G Nilsson finns inte längre bland oss. Han avled den 2 maj i sviterna av en hjärnblödning.

L-G arbetade som speaker på en mängd olika bil- och mc-evenemang. Mest känd blev han i STCC-sammanhang där han varit en påläst och populär profil sedan mästerskapets start 1996.

L-G blev 75 år.

Tobias Brink är sugen på revansch

● **FÖRRA SÄSONGEN** snubblade Tobias Brink på mållinjen i fighten om STCC TCR Scandinavia-titeln och fick nöja sig med brons. Året innan tog han silver.

– Med tanke på hur vi presterat de senaste åren så finns det bara ett sikte för 2021 och det är STCC-guldet, säger Tobias som kommer att köra en av teamets Audi RS3 LMS-bilar.

Säsongen 2019 säkrade Brink Motorsport guld i teammästerskapet.

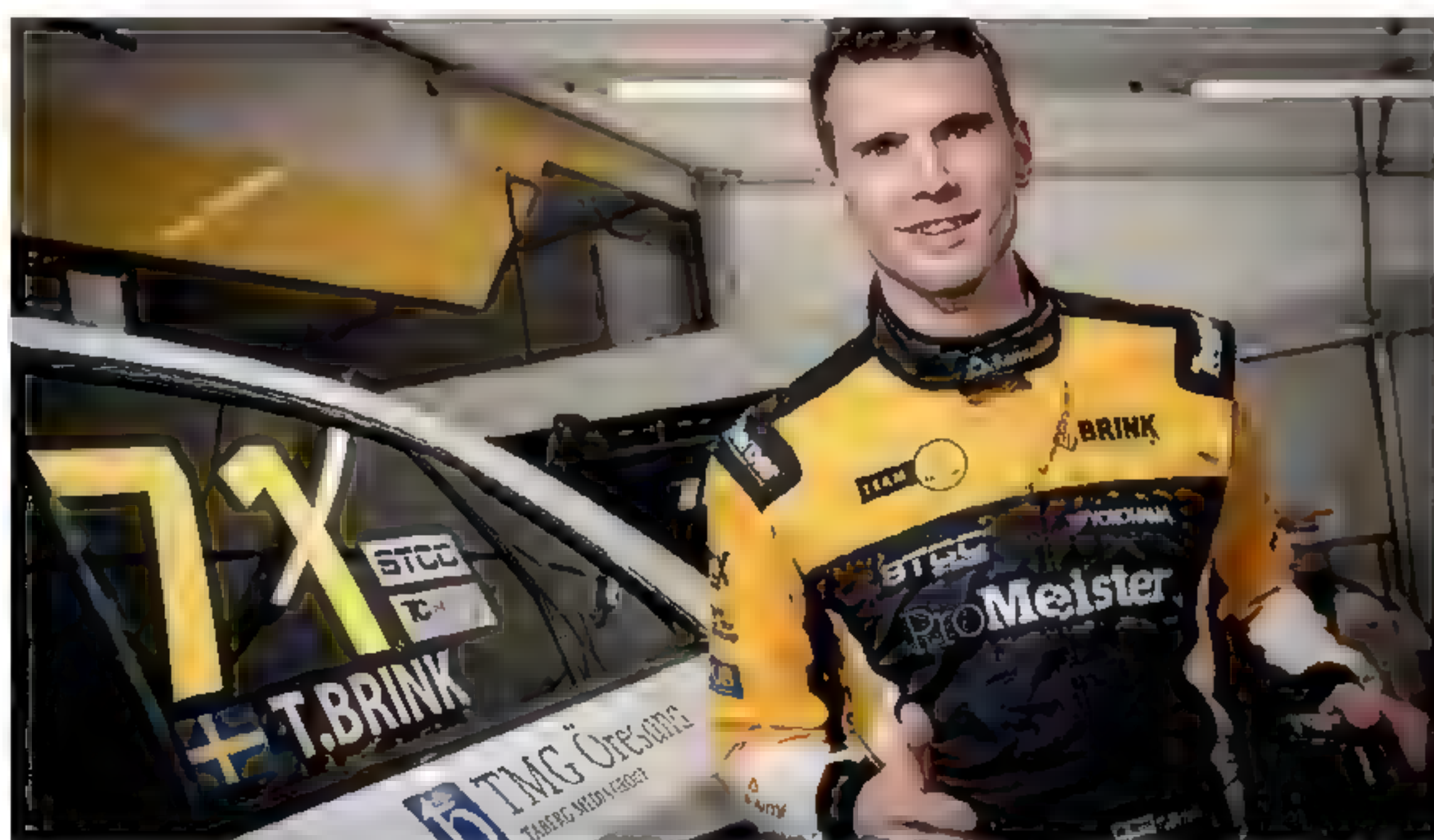


FOTO: ANDERS HELGESSON

V8 Thunder Cars skapar möjligheter att prova på

● **I FJOL LANSERADE** Performance Racing konceptet V8TC Experience Car, en möjlighet för den som vill att prova på en racehelg i V8 Thunder Cars. Satsningen blev en succé, bilen hyrdes ut till alla tävlingar utom en, och till årets säsong utökas nu satsningen med ytterligare en bil.

– Redan i fjol blev satsningen en stor framgång och det gick över förväntan med många glada och nöjda kunder, säger **Anders Conradzon**, Performance Racing. Inför årets säsong är bilen upp-bokad till alla tävlingar och därför har vi köpt in ytterligare en bil för att göra det möjligt för ännu fler att prova på V8 Thunder Cars.

Tanken med V8TC Experience Car är att den som är intresse-

rad enkelt ska få en möjlighet att uppleva V8 Thunder Cars från insidan utan att behöva dra på sig onödiga kostnader. Allt ingår, mekaniker, transport och depåplats, och man kan komma med hjälmen under armen till tävlingen.

– Med vårt koncept kan man få en mycket bättre känsla för vad det är som krävs för att köra en säsong i V8 Thunder Cars, fortsätter Anders. Det handlar inte bara om att få köra bilen, det är också stämningen i depån och att vara med en hel racehelg ger också möjlighet att knyta kontakter som kan behövas för att göra en egen satsning i framtiden.

Detaljerad information presenteras på v8thundercars.com.

"Poker" GT-satsar med J-Tech

● **EFTER MÅNGA ÅR** i olika GT-bilar har **Peter "Poker" Wallenberg** de senaste åren tävlat i STCC, både med Cupra och Audi, under parollen "Racing for Charity".

Nu kliver Poker tillbaka till GT-racing i en Audi R8. Bilen förbereds hos PWR Racing i Vikmanshyttan och kommer att drivas av J-Tech under tävlingshelgerna.

– Jag har haft fantastiskt roliga år i STCC och det gläder mig att se att årets STCC-startfält ser starkare ut än på många år. Senast jag tävlade i en GT-serie var tillsammans med **Daniel Haglöf**, i en Lamborghini, då vann vi mästerskapet, kommenterar Wallenberg.

Medförare i GT-Audin blir 20-årige junioren **Magnus Gustavsen** som under fjolåret tävlade i STCC i en Audi RS3 LMS. Utöver tävlande i STCC har Magnus gjort en säsong i Formula Nordic-mästerskapet med en vinst och totalt två pallplatser.

Tävlingskalendern för GT4 Scandinavia består av fyra racehelger som körs parallellt med STCC och har premiär på Skellefteå Drive Center Arena 18-19 juni. Man besöker sedan Gelleråsen Arena och Anderstorp innan finalen på Mantorp Park 1-2 oktober.

– Även om det är vår första säsong i GT4 Scandinavia, som kommer att få ett riktigt starkt startfält i år, så är vårt mål

som team att nå pallen. Jag ser verkligen fram emot att jobba med både Magnus som är en lovande junior med höga ambitioner och Poker som med sin erfarenhet

från GT-bilar och STCC säkerligen kommer att finnas med i toppen av AM-kategorin, säger **Joakim Zetterström**, teamchef J-Tech.



FOTO: J-TECH/PRESSRELEASE

Noterat

✓ Belgiske racing- och rallycrossföraren **Enzo Ide** är klar för full SuperCar-säsong i såväl VM som rallycrossmästerskapet RallyX Nordic där han ska tävla för EKS JC-teamet med en Audi S1. Samtidigt bekräftas att norrmannen **Sondre Evjen** kör för EKS JC i RallyX Nordic SuperCar.

✓ Listan av kända förare som ska tävla mot varandra i Race of Champions på Pite Havsbad i början av nästa år växer. Bland de offentliggjorda namnen märks Le Mans-stjärnan **Tom Kristensen**, rally/rallycrossässen **Johan Kristoffersson**, **Petter Solberg**, **Oliver Solberg** samt extremsportaren **Travis Pastrana**.

✓ På grund av den pågående pandemin försvinner Chiles VM-deltävling ur årets WRC-kalender. På samma datum, 9-12 september, tillkommer i stället Grekland som arrangör. Senast det kördes VM-rally i Grekland var 2013 då **Jari-Matti Latvala**/Miikka Anttila vann med en VW Polo R WRC.

✓ 10-årige kartinglöstet **Scott Kin Lindblom** är igång med tävlingar i Italien. Via en pressrelease meddelar Scott att han bryter med CRG:s fabriksteam och kommer att tävla för familjeteamet Gamoto med Tony Kart-chassi.

✓ **Filip Sandström** och **Erik Bertilsson** gjorde en stark inledning i Eset V4 Clio Cup som drog igång på ungerska Hungaroring och fortsatte på Slovakiaring i Slovakien. Filip har vunnit alla fyra heat och toppar tabellen före Erik. De båda bildar Besa Motorsport som tävlar för tjeckiska stallet Carpek Service.

✓ FIA World Touring Car Cup kommer att leva vidare minst till och med säsongen 2025. Det står klart efter att FIA, Eurosport Event och WSC Group har signerat fortsatt avtal.

✓ Internationella bilsportförbundet, FIA, inleder samarbete med olympiska kommittén, IOK, genom deltagande i Olympic Virtual Series. Som ett led i uppbyggnaden av kommande OS i Tokyo har IOK introducerat en virtuell serie där bilsporten finns med genom Gran Turismo Sport. Kvalkörningarna startade 13 maj och världsfinalerna sänds 23 juni.

den av kommande OS i Tokyo har IOK introducerat en virtuell serie där bilsporten finns med genom Gran Turismo Sport. Kvalkörningarna startade 13 maj och världsfinalerna sänds 23 juni.

✓ Första halvan av årets dragracing-EM har ställts in på grund av covid-19. Beslutet är inte centralt utan beror på att de tre första arrangörerna backar när de inte har ekonomiska möjligheter att genomföra arrangemangen utan publik. Ställs inga fler tävlingar in får mästerskapet bara tre tävlingar i år och inleds på Tierp Arena i mitten av augusti.

✓ Hedströms Motorsport anlitar **Anton Marklund** att köra VW Polo i årets EM-serie för rallycross. Mästerskapet inleds under VM-helgen i Höljes i början av juli och förutom Marklund ska även **Dan Öberg** och **Peter Hedström** köra EM-premiären för teamet.

✓ **Dino Beganovic** ligger på total 11:e plats och femma i rookie-tabellen efter säsongens två första racehelger i Formula Regional European Championship.

✓ **Andreas Ahlberg** siktar på topp tre i årets STCC TCR Scandinavia. Ahlberg kör sin femte STCC-säsong för Kågered Racing.

✓ Bridgestone kan i år, på grund av transportproblem i pandemins spår, inte leverera EM/VM-däck för karting enligt avtalet med FIA. Brasilianska MG Tires, som redan hade avtal för VM i OK/OKJ som avgörs i Brasilien, blir nu även leverantör för VM i KZ och för EM i samtliga klasser.

✓ 18-årige **Isac Aronsson** kommer att köra STCC TCR Scandinavia för Brovallen Design. Förra året debuterade han i serien med sitt familjeteam och blev 14:e totalt.

✓ Efter säsongens fyra första racehelger toppas IndyCar-mästerskapet av **Scott Dixon**. Svenskarna **Marcus Ericsson** och **Felix Rosenqvist** ligger på 13:e respektive 16:e plats.

Rydman Ginetta-dominerade

● **POLE POSITION** och seger i båda loppen. Säsongen kunde knappast börjat bättre för trefaldige mästaren **Hampus Rydman** när Ginetta GT5 Challenge hade premiär på Ring Knutstorp 8-9 maj.

I sammandraget, inför nästa race på Kinnekulle Ring första helgen i juni, leder Rydman före **Andreas Lundin** som dessutom toppar Junior-RM. I seniorklassen leder **Niklas Kristiansson** och Cavaleto Racing samlade flest poäng bland teamen.

KBT Safety AB Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st

Färdigt burkit

Volvo 940 grH 15.190:-

Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtssafety.se
www.kbtssafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB

"DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:
GRH Rally, Rallycross, Racing, VOC/GRF

Fullservice på EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"

JB-ENGINE SWEDEN AB

Skärkarhyttan 315,

713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine

Finess



Försäljning Servicecenter



Rörbärarmar Flockning m.m.



Skyddsburar: Byggsatser, Certifierade burar



KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring



Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

E36 trimkit 19 950:-



M50B25

- utbyteskammar
- oljepumps-uppgradering
- trimchip
- remhjulskit

- Vi bygger Prestandamotorer för Racing, Rally etc.

- Vi har chassi, bakaxeldelar & svänghjul/koppling.

JMB Optimizing
BMW & MINI-specialist

www.jmbo.se 070-898 41 36

AURORA BEARING COMPANY

RODOBAL

Seals-it

När du behöver RIKTIGT hög kvalitet



MecMove AB

Speditionsvägen 39 • 142 50 Skogås • www.mecmove.se
Tel 08-520 140 00 • Fax 08-520 135 50

Full fart framåt för Svensk Bilsport

● **EFTER FÖRBUNDSMÖTE** har styrelsen startat upp sitt arbete. Det är en taggad styrelse som känner sig full av energi och redo för utmaningen att leda Svensk Bilsport framåt på nationell och internationell nivå.

– Vi är stolta och glada över att ha fått förtroendet att fortsatt utveckla Svensk Bilsport och bygga vidare på allt bra som finns och gjorts tidigare. I det korta perspektivet har vi konstaterat två fokusområden, tilliten i rörelsen och att få i gång vår tävlingsverksamhet så fort som möjligheter ges, säger Svensk Bilsports ordförande **Roger Engström**.

Världen är i en tid av förändring där just nu tre stora frågor sätter agendan: hållbarhet, digitalisering och en global pandemi som påverkar alla, även idrottsvärlden.

– Det är stora utmaningar vi står inför. Förändringar som redan nu påverkar oss och kommande utveckling är något som vi inom bilsporten måste förhålla oss till och vara en del av. Exempelvis elektrifieringen av bilsporten och omställning till fossilfria bränslen.

Tilliten till varandra inom en idrottsrörelse är en kanske den viktigaste byggstenen för att en gemensam utveckling ska kunna fortgå. Det personhot som drabbade en av de förtroendevalda i samband med Förbundsområdet var en ljusskygg handling som för första gången blev synlig.

– Vi måste bli bättre på att kommunicera och föra dialog med varandra i alla led inom bilsportrörelsen och med det bygga upp vår tillit. Som vi i styrelsen ser det är det den enda vägen framåt. Det är tillsammans vi ska utveckla Svensk Bilsport, säger Engström.

Det andra fokusområdet som styrelsen kommer prioritera under den närmaste tiden är att få fart på tävlings- och träningsverksamheten på ett säkert sätt i linje med Folkhälsomyndigheten och Riksidrottsförbundets rekommendationer.

– Pandemin har lamslagit hela samhället och ingen vet när vi är tillbaka i något som kan kallas normalt igen. Dock måste vi börja planera för att komma igång med vår verksamhet, både tävlingar och träningar, och vi tittar på alla möjligheter. Att starta om Svensk Bilsport och hitta vägar för detta är prioriterat just nu.



SM i rallycross live på SBF Play

● **I AR GÖRS** en historisk satsning på tv-produktion från samtliga deltävlingar i SM i rallycross.

Premiären arrangerades på VM-banan Höljes den 14-16 maj. Under totalt fyra tävlingshelger kommer sju deltävlingar att genomföras där finalen i Arvika 13-15 augusti blir en fortsättning på den succé som Superfinalen blev förra året. Mellan premiär och final gästas serien Piteå, 12-13 juni, och Västerås, 24-25 juli.

– Skadedrabbad som idrotten är av den globala coronapandemin är det för Svensk Bilsport riktigt roligt att vi kan genomföra den här serien och det med den satsning som nu görs från centralt håll i ett nära samarbete med arrangörerna, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport och fortsätter.

– Det stora är den tv-satsning som görs för SM-serien. Det är det största vi gjort sett till antal personer, kameror, teknik och budget. Det blir en produktion

värdig en VM-tävling med kända speakers i form av bröderna **Holmudd** och studio där förare kan tas in för intervjuer.

Alla tävlingar kan ses live som betalsändringar på Svensk Bilsports egen kanal www.sbfplay.se. Inledande kvalomgång vid varje tävling kommer sändas fritt på Svensk Bilsports Facebooksida.

På sbfplay.se kan även RallyX Nordic ses live med svenska kommentatorer.



Hankook förlänger partnerskapet med Svensk Bilsport

● **PREMIUMDÄCKTILLVERKAREN** Hankook var snabba med att ställa om till den virtuella utvecklingen inom motorsporten, då de redan förra året klev in som titelsponsor till SM i virtuellt rally. Hankook fortsätter att utöka sin närvaro genom att bli grensponsor till ett nytt virtuellt mästerskap med start i september. Utöver det virtuella mästerskapet kommer Hankook i samarbete med SBF att sponsra kommande motorsportaktiviteter under året, beroende på hur covid-19-situationen utvecklas, och detaljer kommer att kommuniceras löpande.

Hankook är ett välkänt varumärke på den internationella bilsportscenen och har länge varit partner till flertalet europeiska och globala motorsportserier. Intresset för den virtuella bilsporten växer, och virtuell racing har under de senaste åren nått miljontals intresserade runt om i världen. Detta är något som premiumdäckstillverkaren Hankook vill fortsätta att vara en del av. Genom att förstärka sin satsning inom virtuell bilsport breddar de nu sin målgrupp ytterligare. Det virtuella mästerskap i formelbils-racing, där Hankook har en tydlig synlighet på bilarnas sidor och bakvinge, körs i fyra deltävlingar med dubbla poäng i finalen med kvalstart den 2 september. Därefter körs deltävlingarna den 7/9, 14/9, 21/9 och final den 28/9 där det utdelas dubbla poäng.

– Att e-sporten och det virtuella tävlandet är en del av framtiden, oavsett hur marknaden utvecklas, kan vi vara helt säkra på. Här kan vi nå en delvis yngre målgrupp som är särskilt engagerade på denna virtuella motorsports-plattform. Att bygga varumärke, men också att få dem att upptäcka oss på e-sportplattformen är något vi ser strategiskt långsiktigt på, säger **Christine Silfversparre**, Nordic Marketing Manager Hankook Tire.



Senare i år kommer ett SM inom virtuell motorsport att avgöras på plattformen I-racing, och självklart körs tävlingen på digitala versioner av Hankook-däck.

– Givetvis har vi följt utvecklingen inom digitaliseringen av motorsporten där en miljonpublik återfinns. Vi såg vilket uppsving det fick förra året när flera internationella serier avgjordes digitalt, och den utvecklingen fortsätter. Valet att gå in som grensponsor av den virtuella bilsporten tillsammans med Svenska Bilsportförbundet är ett självklart val från vår sida, och tillåter oss att bredda vår målgrupp ytterligare på en starkt växande plattform, säger Silfversparre.

Partnerskapet med Hankook kommer synas på flera sätt inom Svensk Bilsport, även utanför den digitala världen.

– Vi är riktigt glada att Hankook vill fortsätta sitt samarbete med oss. Jag tycker också att Hankooks engagemang visar hur stor den virtuella bilsporten är just nu och jag tror att det bara kommer växa även den dag allt är tillbaka i normala former, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport.

Officiellt från sbf.se

Vecka 12

Rallycross

Tillåtet att dela bil

Det är tillåtet att dela bil i mästerskapsklassen 2150. Med dela bil menas att två olika förare kan deltaga i olika klasser med samma bil. Exempel, en senior kan dela bil med en junior eller vice versa.

Förutsättningar för detta är att ingen extra väntetid tillåts, utan tvåminutersregeln tillämpas. Bilen måste vara på plats vid startplattan inom utsatt tid.

I anmälan ska det framgå att bilen tävlar i två klasser.

Backe

Tillägg i reglerna

Rallycrossutskottet meddelar ett tillägg i mästerskapsreglerna SM och RM Backe 2021.

1.4.1 och 1.4.2 – Vid backe med grusunderlag får klassade rallydäck enligt SBF:s däcklista användas.

Vecka 13

Rally

Prova-bilsport – kartläsare

Bakgrund

I februari 2020 publicerades ett Officiellt Meddelande i rubricerade ärende. Detta missades att införas i regelverket för 2021 och för att det fortfarande ska gälla publiceras det återigen i uppdaterad variant.

Historiskt var denna typ av licens giltig för tävlande. 2019 infördes i Gemensamma regler begränsning att sportgrensreglerna ska beskriva huruvida licensen gäller för tävlande. Av säkerhetsskäl begränsades licensen enbart till att gälla deltagande i RS-tävlingar. Innehavare av denna licens har inte genomgått någon form av säkerhetsutbildning som är viktiga på specialsträckor (SS).

Även RS kan innehålla SS, inte enbart specialprov (SP) eller vara så kallade varlopp. Många förare har utnyttjat denna tillfälliga licens för att låta sponsorer och andra intresserade få möjlighet att prova på i "mindre" rallytävlingar.

Nytt

From 2020 finns under RY 1.6 en beskrivning vad en säkerhetsgenomgång ska innehålla för ekipage där kartläsare har Prova Bilsportlicens. Prova bilsportlicensen ska inte användas som ett alternativ till nationell licens, därav begränsning i antal tillfällen. Tillståndsgivaren (distriktet) har möjlighet att via noteringarna i domarrapporten agera vid felaktigt utnyttjande.

Notera även nya hänvisningen till "Se Svensk Bilsports hemsida" under "Krav för licens" i tabellen som nämns nedan.

Förutsatt att arrangören bjuder in till, gäller tillsvidare Prova Bilsport (se tabell under RY 1.6, sid 13, sista rutan under "Licensen gäller för".

Kartläsare, en gång per kalenderår, vid nationell Rally Special (RS) samt rallytävling som arrangeras utan att arrangörsnoter tillhandahålls.

Karting

Tävlings- och tekniska regler 2021

www.sbf.se/Regler/Karting/

Bilorientering

Mästerskapsregler 2021

www.sbf.se/Regler/Bilorientering/

Regularity

Regler 2021

www.sbf.se/Regler/Regularity/

Racing

Tävlings- och tekniska regler 2021

Tävlings- och tekniska regler V8 Thunder Cars samt tävlingsregler Ginetta GT5:

www.sbf.se/Regler/Racing/

Vecka 14

Regularity

RM-tävlingar 2021

Utskottet har beslutat att följande arrangörer ska arrangera deltävlingar i årets RM i Regularity:

21 aug, Götene MK

28 aug, Mölndals BSK

15-16 okt, Kolsva MS (även NEZ)

Vecka 15

Enkel bilsport

Komplettering regler

Tävlings- och tekniska regler (komplettering) för uthållighet 2021:

www.sbf.se/Regler/Enkelbilsport/

Föreningar

Medlemsavgift 2021

Årets medlemsavgift till SBF finns nu upplagd i föreningens varukorg i LoTS. För att undvika förseningsavgift måste avgiften vara registrerad som betald senast den 1 juni 2021.

Det finns fyra sätt att betala på:

1. Swish.

2. Betala med kort (Visa, Mastercard, Maestro eller Eurocard).

3. Betala via bank (kräver att föreningen har sitt konto i Swedbank).

4. Betala via bankgiro (liknande fakturabetalning).

Betalning via bankgiro måste ske enligt följande för att bli korrekt registrerad:

1. Betala till det bankgiro som anges i underlaget.

2. Ange det OCR-nummer som finns angivet i underlaget.

3. Betala den summa som anges i underlaget (inkl. ev. serviceavgift).

Rally

Digitala coronalösningar

Bakgrund

Regelverket innehåller många aktiviteter som går stick i stäv mot de rekommendationer och krav som ställs idag då man för att undvika smittspridning ska undvika närkontakt, mångas hantering av samma utrustning etc. Det påverkar bland annat dokumentpåskrifter, tidkortshantering med mer. Många arbetar kreativt och utvecklar Coronasäkrade lösningar som inte beskrivs i regelverket och därför strikt sett kräver dispens för att användas. Kan synas småaktigt men kan få jobbiga följder när jundiken provas vid exempelvis en protest.

Beslut

Rallyutskottet har med anledning av ovanstående beslutat att de lösningar som arrangörer beskriver i inbjudan/PM och som godkänns av tillståndsgivare/domare för att digitalisera eller på annat sätt minska smittspridning har ett generellt godkännande utan att dispens behövs sökas under 2021.

Vi ser gärna att arrangörer skickar beskrivning av dessa lösningar till RU så att alla bidrar till uppdatering och modernisering av regelverket. Engagera gärna distriktets SGA.

Vid tveksamhet/frågor, kontakta rallyutskottet

Vecka 16

Rally

Mästerskapsregler sprint

Mästerskapsregler SM-veckan Rally Sprint 2021:

www.sbf.se/Regler/Rally/

Vecka 17

Rallycross

Justering mästerskapsregler

Punkt 1.6 Tävlingslicens

Raden med följande text utgår: "Förarlicens och vagnbok skall vara utfärdad av samma ASN (Bilsportförbund) i nationella klasserna".

Föreningar

Utträdande föreningar

Tre föreningar har på egen begäran blivit avförda från förbundets medlemsförteckning, det gäller följande:

– Väst-8 Göteborg RC-bilkubb, tillhörande Göteborgs Bilsportförbund.

– Sundsvall RC Klubb, tillhörande Mellannorrlands Bilsportförbund.

– Carlsborg LC Racing Klubb, tillhörande Västra Bilsportförbundet.

För att delta i tävling, eller ta funktionärsuppdrag som kräver licens, behöver eventuella licensinnehavare i respektive förening göra ett byte till en förening som är medlem i SBF för att nya licenser ska kunna utfärdas. Blankett för att göra ett "klubbyte" finns i dokumentbanken på hemsidan www.sbf.se.

Rally

Tekniska regler Nationell Special

www.sbf.se/Regler/Rally/

Racing

Mästerskapsregler 2021

www.sbf.se/Regler/Racing/

Crosskart

Uppdaterade tekniska regler

Tekniska regler 2021, Xtreme Tekniska regler 2021 och Xtreme Junior Tekniska regler 2021:

www.sbf.se/Regler/Crosskart/

Racing

Förttydligande vagnbok Time Attack

Racingutskottet gör följande förtydligande avseende vagnbok i Time Attack-klasserna:

Tekniskt reglemente Time Attack Standard 2021-2023 (§ TA-S 12): Enkel vagnbok, vilken köps på plats.

Tekniskt reglemente Time Attack PRO/AM 2021-2023 (§ TA-PAM 12): S.k. röd vagnbok.

Tekniskt reglemente Time Attack PRO 2021-2023 (§ TA-P 12): S.k. röd vagnbok.

För utfärdande av röd vagnbok och årtig besiktning, kontakta en registreringsbesiktare:

www.sbf.se/vartforbund/Teknik/Registreringsbesiktare/racingrallycrossdrifting/

Vecka 18

Krishantering

Telefonjourlista

En uppdaterad telefonjourlista finns att ladda ner via den här länken:

www.sbf.se/vartforbund/sakerhet2/Krishantering/

Säkerhet

Uppdaterat: sidokrockskydd

Drifting, rally, racing och rallycross. En uppdaterad manual för sidokrockskydd:

www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/gemensamma-regler/2021/publicerat/installationsriktlinjer-for-sidokrockskydd-final-04-maj-21-ver-1.2.pdf

SVENSK
BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

Bergkällavägen 31A

Bredben, Sollentuna

E-post:

mailbox@sbf.se

Bankgiro: 5884-662

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi/

administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Ekonomiassistent

Annika Vinberg

08-626 33 01,

annika.vinberg@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se

Olycksfallsförsäkring

● **DET FINNS FRÅGOR** i rörelsen om vad som gäller för försäkringar för funktionärer som är arvoderade. Här är det som gäller för funktionärer för bilsporten utifrån Riksidrottsförbundets övergripande olycksfallsförsäkring.

Olycksfallsförsäkringen gäller för ideella ledare, tränare, domare, funktionärer och förtroendevalda. Med ideell avser att

individen som högst haft en ersättning/arvode motsvarande 0,5 prisbasbelopp per år för sina insatser/uppdrag från samma uppdragsgivare/förening.

Mer information finns på: www.folksam.se/forsakringar/idrottsforsakring/forsakring-genom-riksidrottsforbundet/foreningsforsakring-bas



SM-veckan i Halmstad ställs in igen

● **MED ANLEDNING** av rådande situation och pågående coronapandemi har styrgruppen för SM-veckan i Halmstad enhälligt beslutat att ställa in SM-veckan sommaren 2021.

Styrgruppen består av representanter för Riksidrottsförbundet, Halmstads kommun och Sveriges Television.

För bilsporten innebär det att det inte blir någon SM-tävling i ralliesprint i Halmstad i sommar.

– Vi jobbade för, och hoppades på ett genomförande, om än i reducerad skala, av en SM-vecka i sommar. Men i rådande situation har vi inget annat val än

att ställa in. SM-veckan är ett stort projekt som kräver lång framförhållning, säger **Stefan Bergh**, generalsekreterare på Riksidrottsförbundet.

SM-veckan sommar i Halmstad skulle ha genomförts mellan den 30 juni och 6 juli 2021 med SM-tävlingar i drygt 30 olika idrotter.

OS öppnar famnen för virtuell bilsport

● **DET INTERNATIONELLA** bilsportförbundet FIA inleder samarbete med olympiska kommittén, IOK, genom deltagande i Olympic Virtual Series.

Olympic Virtual Series, OSV, blir det första steget för fysiska och icke-fysiska virtuella sporter att närma sig OS. Som ett led i uppbyggnaden av kommande OS i Tokyo har IOK introducerat den olympiska virtuella serien för att inspirera och mobilisera virtuell sport, esports och spelentusiaster runt om i världen, samtidigt som man vill uppmuntra utvecklingen av fysiska och icke-fysiska former av sport.

Med bland de virtuella sporterna finns bilsporten som kommer tävla i Gran Turismo Sport med kvalkörning som startar 13 maj. Världsfinalerna kommer att sändas den 23 juni för att fira den olympiska dagen, den dag då **Pierre de Coubertin** grundade IOC 1894, och de kommer innehålla tre race med poängfördelning. Den tävlande som samlar högsta sammanlagda poäng totalt över alla tre tävlingar kommer att utses till vinnare.

– Olympic Virtual Series anpassar sig perfekt till FIA:s strategi för att främja tillväxten och utvecklingen av digital motorsport och därmed utvidga vår underbara sport till en ny publik. Jag ser fram emot att följa tävlingen noga när vi nu fortsätter att upptäcka nya spännande talanger, säger **Anna Nordkvist**, vd Svensk Bilsport och President i FIA Digitals digitala kommission.



Roger Engström fortsätter som ordförande

● **SVENSK BILSPORTS** Förbundsmöte röstade den 18 april, med stark majoritet, kvar **Roger Engström** som ordförande och valde in de nya förslagen till styrelsen.

Men på mötet kom även en fråga av allvarig karaktär upp; att en person mottagit personhot om att avgå från alla uppdrag inom bilsporten om den förtroendevalda inte vill att denne eller familjemedlemmar ska råka ut för något.

– Svensk Bilsport tar självklart avstånd från detta handlande. Det här är inget som vi står för och inget som vi ska ha inom vår rörelse. Dessvärre har dessa kriminella handlingar träffat oss och framför allt den hotade hårt. Händelsen är polisanmäld av den drabbade och en utredning är tillsatt, säger Roger Engström, Svenska Bilsportförbundets ordförande och fortsätter.

– Att ha olika åsikter inom idrottsdemokratien är inget konstigt. Men detta som nu hänt är helt förkastligt och något vi måste stävja. När det gäller den hotade delegaten står vi som förbund till hundra procent bakom och kommer ställa upp med den hjälp som önskas.

FÖRBUNDSMÖTETS övriga punkter förflöt programligt där motionerna beslutades i samma riktning som styrelsens förslag. Samtliga av valberedningens förslag till nya styrelsemedlemmar röstades in, **Ninna Hansson Engberg, Tony Ring** och **Susanne Kottulinsky Åhlin**. Även det fyllnadssval som gjordes, då Roger Engström klev in från ledamot till tf. ordförande i början av året, röstades igenom där även **Lars Stugemo** går in i styrelsen.

Roger Engström röstades fram som ordförande med 30 ja röster, 10 blanka och en avstädd röst.

– Jag tackar för förtroendet och ser fram emot att arbeta med den nya styrelsen och att snabbt komma igång och ta tag i många frågor som vi har framför oss. Vi har haft det tufft den senaste tiden i bilsporten och vi måste nu lösa viktiga frågor. Jag har inga problem med kritik, men när det blir hot och personangrepp då är vi på fel väg. Vi måste lösa detta med dialog, säger Engström som nu blickar framåt.

Den av Förbundsmötet valda styrelsen för Svenska Bilsportförbundet är nu: Roger Engström (ordförande), Tony Ring (nyval), Ninna Hansson Engberg (nyval), Susanne Kottulinsky Åhlin (nyval), Lars Stugemo (nyval), **Fredrik Wakman** och **Maria Björk Svensson**.

Nästa Förbundsmöte hålls 10 april 2022.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 21 maj 2021 – 1 augusti 2021.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

OBS! Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under sommaren 2021 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta i, eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF sista veckan i april 2021.

Backe

22-23 maj, Lundh Sprinten, Laxå MK

29 maj, Himlaracet 1, Borås MK

4-6 juni, SM, Ljusdals MS

11-13 juni, Tractive Racet, Borlänge MK

1 aug, KMC-Sprinten, Karlstad MC Bil

Crosskart

28-30 maj, SM, SMK Arboga

5-6 juni, Tomelilla MK

11-13 juni, SM, Haninge MK

23-24 juli, Jubileumssprint, SMK Sundsvall

25 juli, Motorbanans Dag, Östmarks MFF

Dragracing

22-23 maj, Goldtown Spring Nat's, Skellefteå MS

29 maj, HDC, SMK Söderhamn

16-18 juli, Goldtown Summer Nats, Skellefteå MS

23-25 juli, Mid Sweden Nats, SHRA Sundsvall

29/7-1/8, Drag Revival, SHRA Mantorp

Drifting

22 maj, Bus 1, Mittsverige MK

5-6 juni, Gatebil SDC, SHRA Sundsvall

17-20 juni, Gatebil, Mantorps MK

24 juli, Drifting Motorveckan, Lycksele MK

30-31 juli, Gatebil SDC, Hultsfreds MK

31 juli, Mittsverige MK

Folktrace

21-23 maj, Lilla Festivalen, SMK Motala

21-23 maj, Skenefestivalen, Skene MS

22 maj, Avrostrningsracet, Lycksele MK

22 maj, Pingstracet, Films MK

22 maj, Maj-Tävlingen, Mariestads MS

22 maj, Vårtävlingen, MK Kinda

22 maj, Majracet, Malungs MK

22 maj, Kungsbergssprinten, Järbo MK

22 maj, Majracet, Grimslövs MS

22 maj, Majracet, Junsele MS

22-23 maj, Folktrace, Asarums MS

23 maj, Sverigeresan, Eskilstuna MK

28-29 maj, Majtävling, SMK Helsingborg

28-29 maj, Bilspeedway, Måilla MK

28-30 maj, Gestrikefestivalen, Gestrike RT

28-30 maj, Majfestivalen, Hallsbergs MK

29 maj, Majtävlingen, Årjängs MK

29 maj, Höga Kusten-racet, Kramfors MSK

29 maj, Folktrace Åland, Stockholms BK

3 juni, Karlssons Kvällsrace, Vimmerby MS

4 juni, Kvällstävling, Tomelilla MK

4 juni, Kvällstävlingen, SMK Valdemarsvik

4-5 juni, Sommarsprinten, Tidaholms MK

4-5 juni, Folktrace, Örnsköldsviks MK

4-6 juni, Nationaldagsracet, Hällefors MK

5 juni, Pigan & Drängen-racet, Kristianstads FRC

5 juni, Folktrace, Umeå AK

5 juni, Folktrace, BK Dundret

5-6 juni, Nymans Däck 2-dagars, Vännäs MK

5-6 juni, Flaggracet, Tidaholms MK

5-6 juni, 2-dagars, Lessebo MK

6 juni, Vårrajsset, Kristianstads FRC

6 juni, Nationaldagsracet, Bergs MK

11-13 juni, JBD Race Weekend, Jämtlands MK

11-13 juni, 2-dagars, SMK Hedemora

11-13 juni, 2-dagars, SMK Nyköping

12 juni, Söderhamnsprinten, SMK Söderhamn

12 juni, Folktrace, Munkfors MC

13 juni, Prova På, Örnsköldsviks MK

13 juni, Sprint, Ulricehamns MK

18-19 juni, Juniracet, SMK Trollhättan

18-19 juni, Pärracet, Älvsbyns MS

18-19 juni, Folktrace, SMK Hälsinge

18-20 juni, Autoexperternfestivalen, SMK Eda

19 juni, Venacupen 2, Laxå MK

19-20 juni, Tvådagars, Östmarks MFF

23 juni, Kvällsracet, Filipstads MC

24 juni, Midsommarracet, Skeptuna MK

26-27 juni, Knätofsracet, SMK Dala

26-27 juni, Folktrace, Falköpings MK

26-27 juni, MidsommarRullet, SMK Arboga

2 juli, Kvällsracet, Hallsbergs MK

2 juli, Kvällstävling, Varbergs MK

2-3 juli, Bilspeedway, Vetlanda RRC

2-4 juli, 2-dagars, Laholms MK

3 juli, Skaraborgscupen, Skövde MK

3 juli, Sommarracet, SMK Gävle

3-4 juli, Speaker Hjelm's Sverige Cup, Hallsbergs MK

3-4 juli, Willes Minnes Race, Jokkmokks MS

7-8 juli, Kvällsracet, Älvsbyns MS

9-10 juli, Bilspeedway, Vetlanda RRC

9-11 juli, Räkracet, Sotenäs MK

13-17 juli, Semesterracet, Vimmerby MS

15 juli, Marknadsracet, Åsele MS

16-17 juli, Sommarracet, Kristianstads FRC

19-25 juli, Gutafestivalen, Rosendals MK

20-24 juli, Folktracefestivalen 40 år, SMK Motala

22-24 juli, Västerdala, Lima MS

23-24 juli, Sommarracet, Hästveda FRC

24 juli, Julitävlingen, Årjängs MK

26-29 juli, 2-dagars Motorveckanracet, Lycksele MK

28 juli, Kvällsracet, Likenäs MK

29-31 juli, Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK

29/7-1/8, Finnskogafestivalen, Finnskoga MK

30 juli, Kvällsracet, Mariestads MS

30-31 juli, Sommartävling, Dals MK

30/7-1/8, 2-dagars, Falköpings MK

31 juli, Juniorlägertävling, Kalmar MK

31/7-1/8, Bollnäs MK

31/7-1/8, 2-dagars, Hede MK

Karting

28-30 maj, KCV, FMCK Borås

29 maj, NC 1, Varggropens KRC

29 maj, Test- och träningsdag, Karlskoga MF

5 juni, Lördaxx 3, GKRC Team 13

12-13 juni, SKCC 5, Wäxjö MS

12-13 juni, Stockholm Race Weekend, Järfälla MK

15 juni, Molles Kvällscup 2, Uddevalla KK

19-20 juni, SKCC 3/SKL, Jönköpings KC

19-20 juni, Gunnar Nilsson, Helsingborgs KK

19-20 juni, MKR 4, Rättvik RK

26 juni, Lördaxx 4, GKRC Team 13

1-4 juli, Norrlandscupen, Vuollerims MF

3-4 juli, SKCC, Kristianstads KK

6 juli, Klubbmästerskap 2, Uddevalla KK

10-11 juli, Semesterracet, Kalmar MK

16-18 juli, Summer Race, Uddevalla KK

24-25 juli, Norrlandscup 5 & 6, Jämtlands MK

31/7-1/8, SKCC, KS Klippan

Racing

21-23 maj, Kinnekulle Historic Meeting, Stockholms Sportvagnsklubb

22 maj, Mittsverige MK

23 maj, Träning, Gotland Ring MSC

30 maj, Träning, Gotland Ring MSC

30 maj, Endurance Racing Light, Skellefteå MS

3-5 juni, STCC, Hyllinge MS

4-6 juni, RM/SSK/SPVM, Stockholms Sportvagnsklubb

5-6 juni, NSHC, Karlskoga MF

5-6 juni, Träning, Gotland Ring MSC

11-12 juni, MSLS, Östergyllen RC

11-13 juni, Copenhagen GP, Svedala MK

12 juni, GPe Open, Gotland Ring MSC

17-20 juni, Velodromloppet, Racerhistoriska Klubben

18-20 juni, SSK-serien, Stockholms Sportvagnsklubb

18-20 juni, Midnattssolsloppet, Skellefteå MS

2-4 juli, Svenskt Sportvagnsmeeting, MSCC

9-11 juli, Västskustloppet, Falkenbergs MK

22-25 juli, Raceweek, Stockholms Sportvagnsklubb

31 juli, Mittsverige MK

31/7-1/8, BMW Cup, BMC Club Schweden

Radiostyrt

22-23 maj, Sverigecup 1 Track, SMK Trollhättan

29 maj, Vetlanda RRC

29-30 maj, Large Scale, Wäxjö MS

Rally

21-23 maj, SM-sprint asfalt, MK Tierp

22 maj, Skogsåket, Team Skogsåarna

22 maj, Svedala Runt, Svedala MK

28-29 maj, Gruvrundan (RM), Åtvidabergs MK

28-29 maj, Gästabudstrofén, SMK Nyköping

29 maj, GRC 2, Gotlands MF BK

5 juni, Staffanstopssprinten, Arlövs MC

5-6 juni, Ramuddenssprinten, Norrköpings MK

12 juni, Backasprinten, Skene MS

12 juni, Sommarsprinten, Storfors MK

18-19 juni, Aprilsprinten, Eskilstuna MK

19 juni, Midsommarsprinten, Motorklubben i Väst

19 juni, Seffle City Motor Challenge, Säffle MC

19 juni, Rally-SM asfalt, Föreningen South Swedish Rally

3 juli, Mini 8:an, SMK Valdemarsvik

3 juli, LightOn, Jämtlands MK

4 juli, Surasprinten, MSK Hammaren

6-10 juli, Midnattssolsrallyt, KAK

9 juli, Svampasprinten, Tomelilla MK

10 juli, Grussprint, Eslövs MK

10-11 juli, Hammarbacken, Ragundadalens RC

11 juli, Nässjörundan, Nässjö MK

17-18 juli, Hamresprinten, Hamre MK

18 juli, Socknasprinten, Åtvidabergs MK

18 juli, Bil Månsson Hörby Rallysprint, SMK Hörby

23 juli, Kvällsrallyt, Eskilstuna MK

23-24 juli, Jubileumssprint, SMK Sundsvall

30-31 juli, Violentrallyt, Flens MS

31 juli, Gurlitta/Sunneracet, MK Ratten

1 aug, Hässleholms GP, Hässleholms MK

Rallycross

29-30 maj, MK Team Westom

30 maj, DM, Vännäs MK

5-6 juni, Tomelilla MK

11-12 juni, Fjärås MK

11-13 juni, SM, Piteå MS

18-20 juni, Supercupen, Bollnäs MK

1-4 juli, FIA World Rallycross of Sweden, Finnskoga MK

10-11 juli, Norrlandsveckan, Skellefteå MS

10-11 juli, Hammarbacken, Ragundadalens RC

13-15 juli, Norrlandsveckan, Piteå MS

16-17 juli, Norrlandsveckan final, Kalix MK

23-24 juli, Jubileumssprint, SMK Sundsvall

24-25 juli, SM, Västerås MS

Drivers Open

Ett skepp lastat med racing

Det är inte varje dag världen berikas med en ny racingserie som satsar på varannan kvinna bakom ratten – och som dessutom vill sätta klimatfrågorna på agendan.

Under påskhelgen yrde sanden när den första deltävlingen av Extreme E avgjordes i den saudiarabiska öknen.

AV JULIA BRZEZINSKA (TEXT)

Efter tre dagars covid-karantän, med orientalska maträtter levererade till hotellrummet där personalen tilltalar mig "Mister Julia", har det äntligen blivit dags att se sig om i landet. Saudiarabien öppnade nyligen upp för turism och att kvinnor bor på hotell själva är ovanligt – saudiska kvinnor behöver nämligen sina mäns tillåtelse för att resa.

Inför upptakten till världspremiären av Extreme E möts alla tävlande ombord på fartyget RMS St. Helena som ligger för ankar i Röda havet utanför Saudiarabiens kust. Namnet till trots är vattnet ovanligt turkost.

Startfältet består av många välkända chaufförer. Hälften av dem tillhör världens snabbaste, fast för allmänheten mindre kända, kvinnliga förare.

SJU VÄRLDSMÄSTARE finns representerade i de nio teamen. Dessutom driver F1-mästarna Lewis Hamilton och Nico Rosberg var sitt team. Totalt är fyra svenska förare representerade och sammanhållningen är ovanligt god.

– Vi har aldrig umgåtts så här mycket med varandra, berättar Mattias Ekström och tittar på Mikaela Åhlin-Kottulinsky, Timmy Hansen och Johan Kristoffersson.

– Måndag till onsdag minglar vi med forskare på båten, lyssnar till föreläsningar ombord och försöker skapa brus kring klimat-

frågorna. Fredag till söndag är vi individuella idrottsstjärnor igen – som är här för att vinna, fortsätter Ekström.

ALEJANDRO AGAG, grundare av såväl Extreme E som FIA Formula E, berättar att fartyget är hjärtat i det här mästerskapet. Utan St. Helena skulle det inte finnas någon tävling. Alla bilar transporteras till sjöss och varje plats är vald utifrån ett tema – ökenutbredning, skövling av regnskog, smältande glaciärer, ökande havsnivåer och förorening av haven.

– I Saudiarabien planterar vi träd och sponsrar ett projekt med utrotningshotade sköldpaddor. I Senegal planterar vi mangrove och i Brasilien stöttar vi kakao-bönder. Genom att tävla på dessa platser kan vi öka medvetenheten om vilka problem klimatförändringarna skapar. Vi har fått kritik för att ta stora suvar till vackra platser och förstöra dem, men de platserna vi besöker är redan skadade. De går inte att förstöra en strand som redan är full av plast.

Men att lägga världspremiären av en ny serie som profilerar sig på jämställdhet och klimatfrågor i ett land som tjänat stora pengar på olja och kraftigt inskränker människors rättigheter och kvinnors frihet är motsägelsefullt.

Tycker du inte att det är kontroversiellt att tävla i Saudiarabien?

– Nej, absolut inte. Det här landet har påbörjat en förändring. För tre år sedan fick kvinnor inte



Mattias Ekström och Claudia Hürtgen laddade hårt över sanddynerna. Någon framskjuten placering blev det dock inte efter att Kyle LeDuc kolliderat med Hürtgen.



FOTO: ZAK MAUGER/EXTREME E

"Startfältet består av många välkända chaufförer. Hälften av dem tillhör världens snabbaste, fast för allmänheten mindre kända, kvinnliga förare."

RMS St. Helena är basen för Extreme E. Fartyget fraktar alla bilar och material mellan tävlingarna och under tävlingsveckorna fungerar det som samlingsplats för team och höjdare inom klimatvetenskap.



2016 års Formel 1-världsmästare Nico Rosberg jublade tillsammans med sina förare Molly Taylor och Johan Kristoffersson efter att de vunnit världspremiären av Extreme E.



Formel 1-världsmästaren Lewis Hamilton äger ett av Extreme E-teamen. Här provar artikelförfattaren, Julia Brzezinska, en vegansk hamburgare som Hamilton marknadsför under namnet Near Burger.



FOTO: ZAK MAUGER/EXTREME E

► köra bil här. Om någon vill förändras till det bättre tycker jag att man ska stötta dem. Men ingen är perfekt och om vi skulle hålla alla tävlingar på en perfekt plats hade vi behövt tävla i Vatikanstaten.

Mikaela Åhlin-Kottulinsky som tävlar tillsammans med Jenson Button hoppas att budskapet om att män och kvinnor tävlar på lika villkor ska nå fram även i Saudiarabien.

EFTER ATT HA BESKÅDAT motorsportstjärnorna plocka plast på en strand lämnar vi politiken därhän och reser 365 kilometer norrut till ökenstaden Al Ula. De rödbruna bergen ser ut som enorma raukar och i den varma sanden syns spår av ormar, kamelskelett och rester av skorpioner. Och det är också den yviga sanden som får tävlingsledningen att ändra spelreglerna i sista sekund.

– Det är en helt ny tävling och alla måste vara flexibla, sanden och dammet gör att sikten försvinner för förarna som hamnar

efter ledarbilen, vilket är anledningen till att vi bestämt oss för att köra individuella tidskval fram till finalerna i stället, förklarar Alejandro Agag.

Varje lag består av en manlig och en kvinnlig förare och det är den samlade tiden som avgör placeringen. Tre minuter innan start måste man bestämma sig för vilken förare som startar – efter första varvet sker ett förarbyte i "switch zone" som måste ta minst 45 sekunder. Det finns även en boost-knapp i bilarna som ger en extra skjuts som måste användas någon gång under banan.

Paddocken består av uppblåsta tält som precis rymmer de eldrivna suvarna Odyssey 21. För att hålla klimatavtrycket nere har man endast med sig de reservdelar som räcker till två bilar och teamen är begränsade till sju personer (två mekar, en ingenjör, en teamchef, en kabelnörd och två förare).

– När man krockar i rallycross kan man köra in skrotet i tältet och hokus pokus så kommer det

ut helt igen. Här skjuter du in ett lik och tittar in men så har det inte hänt något. Vi har inga verktyg och knappt någon personal. Så man är inte så sugen att gå all in på första passet, berättar Mattias Ekström.

UNDER LÖRDAGENS KVAL kraschar Stéphane Sarrazin (Team Veloce) så illa att de inte kan starta igen eftersom de får en skada i buren – och några nya chassin finns inte på plats. Claudia Hürtgen (Ekströms teamkollega) voltar rejält, men bilen blir färdig lagom till söndagens final – där Claudia blir ikappkörd av Kyle LeDuc (Team Chip Ganassi). Sammandrabbningen gör att det blir plockepinn av båda bilarna, men som tur är skadar sig ingen.

Desto bättre går det för Johan Kristoffersson och australiska Molly Taylor som vinner premiärtävlingen.

– Banan är ju som i Dakarrallyt fast vi kör som ett sprintrace (cirka åtta kilometer) där vi räknar sekunder och inte minuter.

Sanddynerna går upp och ner och det är mycket hopp och skutt. Det är helt klart en utmaning att köra i den här terrängen och jag tycker det känns kul att man som chaufför känner att man kan göra en skillnad, säger Johan Kristoffersson.

Alla hade mindre effekt i bilarna efter första kvalet, varför och var det stor skillnad?

– Ja, vi gick från 400 kW till 285 kW. Det är ett tekniskt problem, batterierna kyls inte tillräckligt i ökenvärmen. (Batterierna är luftkyllda och måste hinna laddas upp till eftermiddagens kval.) Jag gillar bilen bäst med mer effekt så klart och hade gärna haft ännu mer. Ju mer desto roligare, menar Kristoffersson.

JOHAN FICK FRÅGAN vad han tycker om tävlingsformatet – med två förare per bil.

– Det är väldigt annorlunda att arbeta med en teamkompis som du ska slå ihop din tid med. Man får lägga egot åt sidan och inte bara fokusera på att vara den snabbaste utan på hur man kan vara snab-

FOTO: SAM BLOXHAM/EXTREME E



Spanskfödde affärs-
mannen Alejandro
Agag brinner för
motorsport och
klimatfrågor. Han
är initiativtagare till
både FIA Formula
E och Extreme E.
Dessutom äger han
racingteamet Addax
som GP2-tävlare med
förare som Sergio
Pérez och Romain
Grosjean.



Dammet gjorde att förarna fick köra individuella tidskval.
I finalerna var det fler bilar på banan. Här håller spanska duon
Carlos Sainz (dubbel rallyvärldsmästare) och Laia Sanz tätposition.
Laia är 13-faldig (!) kvinnlig världsmästare i mc-sporten trial.

bast tillsammans. Eftersom det finns större utvecklingsutrymme för Molly än för mig så lägger vi fokus på att försöka få upp hennes fart så mycket som möjligt.

Är det frustrerande?

– Nej, inte när Molly gör ett så fantastiskt jobb. Det är roligt och ett nytt sätt att tänka på. Nu jobbar vi mer som ett fotbollslag.

Det gick ju väldigt bra för dig och Taylor. Är du förtrollad av Extreme E efter första segern?

– Det är väldigt roligt. Jag tror att sporten och grenen har potential att bli något stort. Allt är nytt och vi måste ha respekt för det. Det var ett bra beslut att låta oss köra en och en under kvalen men det betyder inte att det kommer vara likadant resten av säsongen. När man ser det på tv ser det riktigt kul ut. Det här kan bli något bra!

Vad är roligast då?

– Att "vinne" utbrister han på bred värmländska och ler.

Nästa tävling går av stapel sista helgen i maj, i Senegal, och kommer att köras på grusvägar längs med kusten. ●

Extreme E 2021

Tabellen efter en
av fem deltävlingar

- 1) Molly Taylor (AUS)/
Johan Kristoffersson (SWE), 35 p
- 2) Cristina Gutiérrez (ESP)/
Sébastien Loeb (FRA), 30
- 3) Catie Munnings (GBR)/
Timmy Hansen (SWE), 28
- 4) Laia Sanz (ESP)/
Carlos Sainz (ESP), 26
- 5) Christine Giampaoli Zonca (ESP)/
Oliver Bennett (GBR), 20

Enhetsbilar

ODYSSEY 21

Motor: Helt eldriven,
400 kW (550 hk).
0-100 km/h: 4,5 sekunder.
Vikt: 1.780 kg.
Bredd: 2,3 meter.
Längd: 4,4 meter.

Tävlingskalender

3-4 april, Saudiarabien
29-30 maj, Senegal
28-29 aug, Grönland
23-24 okt, Brasilien
11-12 dec, Argentina

Starta din prenumeration redan idag!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



65:-/tidning

Enkelt - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort den 27:e inför varje nummer av tidningen.

Prisvärt - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 89 kr i butik.

Bekvämt - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

Valfrihet - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på

rallyracing.se/prenumerera
eller ring vår kundservice på 0455-30 29 30



VM-rallyt hoppar

En vecka in i april presenterades nyheten att det svenska VM-rallyt tar ett skutt från Värmland till Västerbotten. Ny centralort för tävlingen blir Umeå.

En flytt av arrangemanget var nödvändig efter att internationella bilsportförbundet, FIA, krävde snösäkerhet.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Sedan 1973, då rally-VM instiftades, har en vintertävling i Sverige varit en viktig pusselbit för mästerskapet. Hela 44 gånger har Sverige fått arrangera en VM-deltävling i rally och samtliga av dessa har haft Värmland som bas.

Långt tillbaka i tiden har det förekommit snöfattiga vintrar. Exempelvis ställdes 1990 års upplaga in på grund av blidväder. Då arrangerades i stället ett mästartmöte i form av ett tv-jippo utanför Karlstad i samarbete med Sveriges Television.

På senare år har dock de ljumma vintrarna blivit vanligare vilket flera gånger har krävt omgjord och nedkortad sträckning i sista sekund.

Eftersom det svenska VM-rallyt har varit unikt som VM-seriens enda vinterarrangemang har det fått såväl deltagande team som internationella bilsportförbundet att reagera. De kommer ju hit för att testa, tävla och utveckla sina bilar på snö och is.

ARRANGÖREN har verkligen gjort sitt yttersta för att oavsett väder kunna skapa en värdig VM-tävling. Bansträckningen

har efter hand flyttats norrut, till högre belägna områden, in i Norge och i Dalarna.

Men förra året hjälpte inte ens det. Tävlingen kortades och kom till slut att bara innehålla nio sträckor.

Visst var det snö och is på vissa partier, men långa bitar var helt snöfria och bjöd på en blandning av lerig grusväg och dammig grusväg.

Det blev startskottet som tvingade den luttrade arrangören och Svenska Bilsportförbundet att agera. Målsättningen var självklart att behålla VM-rallyt i Sverige.



Nu tar VM-festen ett skutt från Värmland till Västerbotten. Där ska nya legendariska publikplatser skapas när VM-stjärnorna bjuder upp till hisnande dueller.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

till Umeå

I mars 2020 startade en gedigen utredning om arrangemangets framtida placering. Alternativ som diskuterades var Luleå, Umeå och Östersund.

Förutom att nå säkra vinterförhållanden krävs kommersiella förutsättningar, ett bra nät av vägar samt gott om övernattningsplatser. Dessutom, självklart, organisatoriska möjligheter i form av funktionärer och områden för service och HQ.

– En mer snösäker region längre norrut är ett grundkrav som inte är förhandlingsbart i en förlängning av avtalet med WRC-promotorn. Att kunna påvisa

historiska väderdata har varit centralt, kommenterade Rally Swedens vd, Glenn Olsson.

ALLA TRE TÄNKBARA värdorter presenterade starka upplägg och inte minst ett stort engagemang. Att valet till slut föll på Umeå handlade bland annat om stabilt vinterklimat, god hotellkapacitet, starkt växande näringsliv och möjligheten att förlägga centrumnära serviceplats och HQ på mässområdet Nolia.

– Umeå har ett otroligt starkt koncept utan direkta svagheter. Det finns också en god tradition med rally runt omkring, inte

Rådhusparken med kulturhuset Väven i bakgrunden symboliserar Umeå som från och med nästa år blir ny centralort för det svenska VM-rallyt.



FOTO: SARA STENBERG/UMEA.SE

Detta är Umeå

● **SETT TILL ANTAL INVÅNARE**, drygt 88.000, placerar sig Umeå som Sveriges 13:e största tätort. Totalt bor drygt 130.000 invånare i kommunen. Umeå är residensstad i Västerbottens län och dessutom landets femte största universitetsstad.

Det är lätt att nå Umeå på flera sätt. Flygplatsen ligger bara fem kilometer från centralorten där det även finns en stor järnvägsstation med förbindelser till bland annat Stockholm, Göteborg, Luleå och Narvik. Dessutom en hamn med persontrafik till Vasa i Finland.

Två Europavägar, E4 och E12, möts invid staden. Från Stockholm till Umeå är det 63,5 mil. Övriga avstånd kan nämnas, Malmö–Umeå, 120 mil, Göteborg–Umeå, 98,5 mil, Jönköping–Umeå, 91,5 mil, Karlstad–Umeå, 81,5 mil och Haparanda–Umeå, 38,5 mil.

Umeå förresten? Du kan lika gärna säga "Björkarnas stad", eller bara "Ume".

Rally Swedens vd, Glenn Olsson, ser med sorg på hur VM-arrangemanget lämnar Värmland. Samtidigt som han vet hur viktigt det är att behålla tävlingen i Sverige.

FOTO: JERKER JOHANSSON



20 flitigaste VM-arrangörerna 1973-2021

34 nationer har arrangerat deltävlingar i rally-VM från Monaco 1973 till och med Kroatien 2021.

- 47 tävlingar – Finland (1973-2021)
- 47 tävlingar – Italien (1973-2020)
- 46 tävlingar – Storbritannien (1973-2019)
- 45 tävlingar – Frankrike (1973-2019)
- 44 tävlingar – Monaco (1973-2021)
- 44 tävlingar – Sverige (1973-2020)
- 40 tävlingar – Portugal (1973-2019)
- 38 tävlingar – Grekland (1973-2013)
- 37 tävlingar – Argentina (1980-2019)
- 31 tävlingar – Nya Zeeland (1977-2012)
- 29 tävlingar – Kenya (1973-2002)
- 28 tävlingar – Spanien (1991-2019)
- 25 tävlingar – Australien (1989-2018)
- 17 tävlingar – Tyskland (2002-2019)
- 16 tävlingar – Mexiko (2004-2020)
- 15 tävlingar – Elfenbenskusten (1978-1992)
- 9 tävlingar – Turkiet (2003-2020)
- 8 tävlingar – Cypern (2000-2009)
- 6 tävlingar – Japan (2004-2010)
- 6 tävlingar – Polen (1973-2017)

Utöver dessa har följande nationer varit värd för minst en VM-deltävling i rally: Brasilien, Bulgarien, Chile, Estland, Indonesien, Irland, Jordanien, Kanada, Kina, Kroatien, Marocko, Norge, USA, Österrike.

Mesta segrarna i Rally Sweden 1973-2020

FÖRARE

- 5 st – Stig Blomqvist, (SWE)
- 5 st – Marcus Grönholm, (FIN)
- 4 st – Jari-Matti Latvala, (FIN)
- 3 st – Kenneth Eriksson, (SWE)
- 3 st – Tommi Mäkinen, (FIN)
- 3 st – Sébastien Ogier, (FRA)
- 2 st – Mikko Hirvonen, (FIN)
- 2 st – Mats Jonsson, (SWE)
- 2 st – Hannu Mikkola, (FIN)
- 2 st – Björn Waldegård, (SWE)

CO-DRIVER

- 5 st – Timo Rautiainen, (FIN)
- 4 st – Miikka Anttila, (FIN)
- 4 st – Björn Cederberg, (SWE)
- 3 st – Arne Hertz, (SWE)
- 3 st – Julien Ingrassia, (FRA)
- 3 st – Staffan Parmander, (SWE)
- 2 st – Lars Bäckman, (SWE)
- 2 st – Seppo Harjanne, (FIN)
- 2 st – Jarmo Lehtinen, (FIN)
- 2 st – Risto Mannisenmäki, (FIN)
- 2 st – Hans Thorszelius, (SWE)

Svenska Rallyt – viktiga årtal

- 1950 – Premiär för Svenska Rallyt till Midnattssolen med flera startorter och gemensam målplats.
- 1955 – Första gången med utländsk startplats, Oslo.
- 1960 – Pricksystem för skador på bilen infördes.
- 1965 – KAK-Rallyt blev ett vinterrally.
- 1973 – Rallyt fick VM-status för biltillverkare.
- 1974 – Inställt på grund av oljekris.
- 1979 – Första VM-segern någonsin för en turboladdad bil (Stig Blomqvist/Björn Cederberg, Saab 99 turbo).
- 1981 – Första utländska segern i rallyt (Hannu Mikkola/Arne Hertz, Audi Quattro).
- 1990 – Inställt på grund av blidvåder.
- 1997 – Senaste svenska totalsegern i Rally Sweden (Kenneth Eriksson/Staffan Parmander, Subaru Impreza WRC).
- 2021 – Inställt på grund av covid-19.
- 2022 – Arrangemanget flyttas från Karlstad till Umeå.

► minst med Vännäs i närheten och bra nivå och kvalitet på rallyvägarna runt omkring, sa Olsson i SVT Västerbottens sändning när nyheten var officiell.

I samma sändning intervjuades Umeås kommunalråd, Hans Lindberg:

– Det känns ju helt fantastiskt. Det här är verkligen en folkfest och det kommer att komma hit ungefär 100.000 personer samt att 122 miljoner kommer att se det på tv över hela världen. Vi ska naturligtvis ta med oss rallykulturen från Värmland.

Kommunen väntas stötta arrangemanget med tio miljoner kronor. I gengäld räknar kommunen med att föreningar kommer kunna få in pengar genom att agera funktionärer och att arrangemanget kommer generera många miljoner kronor i turistintäkter.

FIA:S RALLY DIRECTOR, Yves Matton uttalade sig i en pressrelease där han beskrev att flytten

norrut var ett måste. Samtidigt berömde han Rally Swedens organisation för dess arbete med att säkra ett nytt koncept.

Svenska Bilsportförbundets generalsekreterare, Anna Nordkvist, kommenterade:

– Det känns bra att vi har klart med en ny huvudort för Rally Sweden och att Sverige stärker sin position som det enda vinterrallyt i VM-kalendern. För oss inom Svensk Bilsport har det hela tiden handlat om att säkerställa att vi bibehåller vår svenska VM-deltävling.

– Rally Sweden är ett av Sveriges starkaste idrottsvarumärken och att vi behåller det ser jag som en framgång för den stora motorintresserade publik som vi har i Sverige.

Direkt efter beskedet fylldes sociala medier med reaktioner från rallyfans. Tongångarna var givetvis blandade. Somliga menade att de aldrig skulle kunna tänka sig att åka till Umeå för att se en VM-tävling. Andra

såg nya möjligheter och började genast diskutera spännande upplägg för sina besök på tävlingen i framtiden. Och medan vissa inte tycker Sverige ens behöver ha ett VM-rally så ansåg många att det är en stor seger för svensk bilsport överlag att få behålla VM-evenemanget.

VAD KÄNNER DA tävlingens vd, värmlänningen Glenn Olsson? Så här sa han i tidigare nämnda tv-sändning:

– Klart det är en sorg. Värmland har varit med och byggt upp det här och hållit det vid liv. Givetvis är det ett tungt arv som Umeå tar över, att vårda det som Värmland har byggt upp under så många år.

– Vi måste också se att vi kan behålla tävlingen i Sverige, vilket har varit ett stort hot de sista åren.

2022 skrivs ett nytt kapitel för Rally Sweden. Nu har ett intensivt arbete påbörjats för att skapa förutsättningar för ett vintligt World Rally Championship i Västerbotten. ●

”Det känns ju helt fantastiskt. Det här är verkligen en folkfest och det kommer att komma hit ungefär 100.000 personer samt att 122 miljoner kommer att se det på tv över hela världen.”

En historisk resa

● **PREMIÄRÅRET**, den 18 juni 1950, korsade **Pehr Fredrik Cederbaum** mållinjen i det allra första "Svenska Rallyt till Midnattssolen" med en standard BMW 327/328. Då handlade det om en turistattraktion med ett tävlingsmoment, mitt i sommaren.

Idén till arrangemanget föddes av Volvoåterförsäljaren **Ernst Nilsson** som även var ordförande i KAK:s tävlingskommitté i 35 år.

Han inspirerades av Monte Carlo-rallyts dåvarande modell, med flera olika startplatser, gemensam mötesplats och avslutande sträcka. Tillställningen var egentligen en turistresa med syfte att visa Sveriges fantastiska och skiftande natur.

1950 startade 126 ekipage från Falsterbo, Göteborg och Stockholm. De sammanstrålade i Huskvarna och tog sig därefter vidare mot Lappland.

TÄVLINGSMOMENTEN bestod av någon enstaka fartsträcka och ett avslutande broms/accelerationsprov vid slutmålet i Kiruna. Besättningarnas stora utmaning var att hålla sig vakna. Någon riktig vila fick de nämligen inte uppleva under tre dygn.

Somliga, förmodligen deltog de inte själva, ansåg att tävlingen var alltför enkel. Året därpå knäpptes kritikerna på näsan av arrangören. Då innehöll tävlingen 270 mils körning, fyra specialsträckor, två specialprov och sammanlagt tre timmars vila.

1953 var totalängden uppe i 350 mil (!) och därmed längre än förebilden, Monte Carlo-rallyt.

Senare döptes tävlingen till KAK-Rallyt och från och med 1965 blev det ett vinterarrangemang. Starten gick i Örebro och efter ett 300 mil långt sicksackande genom Sverige hölls målgången i Lycksele.

FRÅN OCH MED 1967 har Karlstad varit centralort förutom 1971 då 350-årsjubilerande Göteborg huserade KAK-Rallyt.

I början av 1970-talet hittade de stora fabrikssteamerna till Sveriges svinkalla och exotiska vintertävling. 1973 fick rallyt VM-status för biltillverkare.

Kan du förresten gissa vad KAK hittade på för kul det där första VM-året?

Jo, de beslöt att förbjuda dubbdäck. Vips valde ett flertal intressanta internationella namn att stanna hemma i stället.

Utvecklingen på bilsidan snurrade allt fortare. 1975 ställde Lancia upp med specialbyggda racern Stratos.

Arrangemanget utvecklades ännu inte i samma omfattning. Fortfarande erbjöd man inget pressrum och tävlingen bevakades, förutom nationellt, bara av sju italienska journalister som Lancias huvudsponsor, flygbolaget Alitalia, flugit in.

1979 skrevs historia i Svenska Rallyt. Då blev Saab och duon **Stig Blomqvist/Björn Cederberg** världskända genom att köra hem den allra första VM-segern för en turbobil!

Bara två år senare kom nästa historiska triumf i Svenska Rallyt. Audi blev första bilmärke någonsin att vinna ett VM-rally med en fyrhjulsdriven bil när finländske **Hannu Mikkola** och svenske co-drivern



FOTO: BILSPORTS ARKIV



FOTO: BILSPORTS ARKIV

I sista sommarrallyt, 1964, sladdade **Tom Trana** och **Gunnar Therman** mot segern i en Volvo PV 544.

Senaste svenska segern i Rally Sweden togs i 1997 års upplaga, av **Kenneth Eriksson** och **Staffan Parmander**.

Arne Hertz segrade i en Audi Quattro. Detta var dessutom första gången en icke-svensk förare vann Svenska Rallyt.

Utvecklingen skenade. Grupp B-bilarna sprutade eld och rallysportens vackraste men brutalaste och mest farliga period höll i sig till och med 1986.

SEDAN 1997 har WRC-bilarna dominerat i rally-VM. Svenska Rallyt har bytt namn till Rally Sweden och drivs på ett ytterst professionellt sätt.

Tävlingsveckan är strikt styrd efter Internationella bilsportförbundets regler och det finns inte längre, eller ytterst

sällan, några glada amatörer i Rally Sweden.

Nästa år, 2022, skrivs ny historia för tävlingen som efter mer än 50 år i Värmland flyttar till Umeå och Västerbotten.

Inte mycket är sig likt sedan starten 1950. Men en sak kan sägas gälla fortfarande. Nämligen Svensk Motor Tidnings presentation av Svenska Rallyt till Midnattssolen 1950:

"KAK har försökt slå an ett klingande ackord, att visa vårt vackra Sverige på ett sätt som kan ge utlänningen – och svensken med för den delen – en upplevelse".

TRACTIVE

motorsport transmissions

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Gör som **Patrik Flodin**, SM-segraren i 2WD 2020 och utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®
www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR
bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.
Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30
Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.
www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer
den 8 juli.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,
bildelar@dalhems.com
www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM
Racingdekorer • Streamers • Dekaler • Bilder

Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,
order@dekaltrim.nu
www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager
Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23
david@plombo.se
www.plombo.se

FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27
order@folkraceshop.se
www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70
www.agap.se

**K1
RACING.se**

Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltjäd-
rar, packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40
info@klracing.se
www.klracing.se

AutoVerdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00
info@autoverdi.com
www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00
enem@telia.com
www.enem.se

Rally & Racing

**Erbjudande till dig som prenumererar
på BilSport Rally & Racing.**

OPUS
Bilprovning

17% rabatt

på besiktning
hos Opus Bilprovning

Hämta ditt erbjudande på
rallyracing.se/lojalitetsklubb

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Rally – ras – Ritmo

AV THOMAS
LINDBERG
(TEXT & FOTO)

En VW Bubbla och tre Saabar – två V4 och en 99 EMS – avverkade redaktören under första dussinet år med körkort. När det var dags för nästa bilbyte erbjöds möjligheten till rejält rabatterat pris på en silverfärgad Fiat Ritmo 75 – redaktörens första nybilsköp.

Många rallyn blev det med den rätt plastiga italienska bilen. Det vill säga redaktören var ju inte med och tävlade, men följde rallyna på plats med kamera och anteckningsblock.

Så var till exempel fallet en septemberlördag 1980, då SMK Valdemarsvik arrangerade sin klassiska Viksättan. Med ett fält på hela 224 ekipage och första start 17.01 blev det en sen övning. Sista bil kunde väntas till mål efter sex superkrokiga SS-mil först framåt ettiden på natten.

LEIF ASTERHAG tog täten från start, men bröt redan på SS 2 med sin Toyota Celica 16v Liftback och Finspångs Anders Sunnerberg, Opel Kadett GTE, körde sedan hem en klar totalseger.

När A-förarna hunnit i mål och toppresultaten stod klara styrde redaktören in i Valdemarsviks centrum för att stilla en glupande hunger. Sedan Rallylunchen – lövbiff med pommes och lättöl för 25 kronor – på M-B Baren (i Guldnyckelns gamla lokal mitt emot gamla Järnvägsstationen), hade det inte blivit annat än medhavt vatten.

Så redaktören kände sig väl förtjänt av en trerätters, gissningsvis inledd med räkcocktail, fortsatt med en rejäl köttbit, pommes och bea och som avslutning glass med chokladsås och vispgrädde.

KVÄLLSKAFFE brukade hålla redaktören alert långt in på småtimmarna, ja vid behov ända fram till gryningen. Men den här gången slog paltkoma tvärt till på E4:an mellan Norrköping och Nyköping, närmare bestämt strax norr om Jönåker.

Plötsligt var högerhjulen halvvägs nere i diket och med ett möte på gång var det inte aktuellt att tvärt försöka styra upp på



Bosse Warmenius var med sin Opel Ascona en av de 50 startande A-förarna i Special-klassen i Viksättan 1980. Någon framskjuten placering blev det inte för Taxinge-föraren, som ju fortfarande är aktiv och flitig deltagare i historiska rallysammanhang, nu i en Mk1-Ford Escort.

vägbanan. Hade det inte varit för en åkeranslutning, hade tillbudet kanske ändå löst sig, men nu fick redaktören och Ritmon en mindre flygtur och landade i diket. Ritmons 75-hästare spann fortfarande. Men tyvärr hade växeln inte bara hoppat ur. Spaken var lealös och inga växellägen gick att komma åt. Nåja att ta sig upp ur det djupa diket – vägbanan var i höjd med biltaket – för egen maskin, hade ändå varit utsiktslöst. Så det var bara att kliva ur.

DEN MÖTANDE BILEN hade stannat. Det visade sig vara ett raggarekipage på väg hem till Jönåker. Redaktören fick lift, kunde ringa efter bärgare, blev sedan bjuden på te och fick skjuts tillbaka till Ritmon. Där dök bärgaren strax upp, vinschade ombord Ritmon och tog den och redaktören till Nyköping. Efter några timmars sömn på hotell blev det sedan tåg hem till Stockholm.

Den silverfärgade Ritmon kom ut på banan igen efter någon vecka och gick som ett urverk fram till följande försommar. Då var det

race i Ljungby och redaktören som vanligt inbokad på Hotell Terraza vid Stora Torget, där det brukade vara bra hålligång i restaurangen på lördagskvällarna.

Efter målgång i rallyt svängde redaktören in på torget, där en del p-platser var mot refug. Tjong – det riste till i bilen och rattgreppet kändes som när man hugger i berg med en slägga. Den låga underdelen av Ritmons växellåda tog stöten mot refugen. På alla andra bilmodeller skulle framdäcken ta den stöten ...

EN SNABB INSPEKTION visade dock inga skador eller oljeläckage, men på väg hemåt upp genom djupa Smålandsskogar började växellådan låta illa och det var bara att styra in på första bästa gård. Provisorisk reparation visade sig inte möjlig, så det blev än en gång bärgare – och tåg hem.

Lagom till sommaren var det full fart igen, men under hösten ändå bilbyte till – en ny Ritmo, denna gång svartlackerad.

Den tjänade, om jag minns rätt, i sex år och otaliga reportage-

resor till rally, rallycross, racing och karting. Men ett ras blev det – växellådan. På en RS-sträcka med gräs i mittsträngen låg en dold sten när redaktören rekade fotoställen. Inte heller denna gång något oljedropp, men på väg hem efter tävlingen blev det till att parkera i vägrenen på motorvägen strax norr om Arlanda, klättra över viltstängslet och ringa efter bärgning från gården en bit bort.

Nej – sedan Ritmo-åren har redaktören inte drabbats av några växellådshaverier ...

Fotnot: Ritmon var Fiats svar på VW Golf, designad med datorhjälp och den första i bilvärlden som delvis byggdes med robotteknik. Redaktören har förgäves sökt information om dess känsligt placerade växellåda.

I Italien finns en livaktig Ritmo-klubb. Ritmon var under ett antal år en hyggligt populär rallybil, främst i Italien och då i de vassare 105-, 125- och 130-hästars TwinCam-versionerna. Men Per Eklund rattade en fabriks-Ritmo 75 i Monte Carlo-rallyt 1979. Tyvärr slutade det med motorhaveri.

BILSPORT RALLY&RACING NR 5/2021 UTE 8 JULI

Som prenumerant får du tidningen tidigare



FOTO: MICKE FRANSSON

GRUPP H MED WRC-STUK

Äntligen rullar Mikael Ericsson, Sollebrunn Racing, ut sitt Grupp H-bygge skapat på en VW Polo 6R!

MÅNADENS TÄVLING: Asfalt-SM – Uddevalla City Race

FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



SÄKRA DITT DATUM 2021

www.emmabodaflygbana.se

EN TIDNING FÖR VARJE INTRASSE!



 **motortidningar.se**

TIDNINGARNA PUBLICERAS AV **Albinsson & Sjöberg**

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

A035

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

A036

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

A051

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

A040S

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster för 4wd

A057

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16

2120

7,0 x 17
8,0 x 18

2128

6,5 x 15